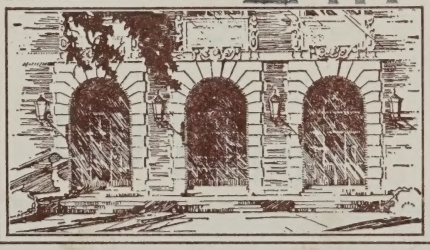
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS
AT URBANA-CHAMPAIGN

LAW



Comp. L
I
Revue

25253
69
ell

REVUE INTERNATIONALE

DU

DROIT MARITIME

TOME XXXIII — 1922

LAVAL. — IMPRIMERIE BARNÉOUD.

REVUE INTERNATIONALE

DU

DROIT MARITIME

PUBLIÉE PAR

LÉOPOLD DOR

AVEC LE CONCOURS DE MM. :

H. HOLMAN
Avocat au
Barreau anglais

G. RIPERT
Professeur à la Faculté
de Droit de Paris et à l'Ecole
des Sciences Politiques

JOHN M. WOOLSEY
Avocat au
Barreau de New-York

RÉDACTEUR EN CHEF
E. LAMOTTE
Avocat, Docteur en droit

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
G. SIESSE
Docteur en droit

Tome XXXIII — 37e Année — 1922

PARIS
LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE
20, RUE SOUFFLOT, 20

PRINCIPAUX COLLABORATEURS DE LA REVUE

Emile Audouin, docteur en droit, secrétaire du Comité des Assureurs maritimes (Paris).
E. Bensa, avocat aux Hautes Cours d'Italie (Gênes).
Fr. Berlingieri, avocat, professeur à l'Université (Gênes).
R. de Bévotte, avocat, docteur en droit (Marseille).
W. R. Bisschop, docteur en droit, avocat au Barreau anglais (Londres).
Henri Boddaert, avocat à la Cour d'Appel (Gand).
J. Bonan, avocat (Casablanca).
Carlo Bruno, ancien Directeur général de la marine marchande (Rome).
C. Bultheel, avocat, ancien bâtonnier (Dunkerque).
Burnouf, avocat (Caen).
Georges Cavrois, avocat, ancien bâtonnier (Dunkerque).
Louis Crémieu, avocat, docteur en droit, chargé de cours à la Faculté de droit d'Aix.
Pierre Damas, avocat agréé, docteur en droit (Bordeaux).
D. Danjon, professeur honoraire à la Faculté de droit (Caen).
Léon Denisse, président du Tribunal civil (Vannes).
H. Fromageot, avocat (Paris).
H. Galibourg, avocat, docteur en droit (Saint Nazaire).
P. Gaudet de Lestard, avocat, docteur en droit, ancien bâtonnier (La Rochelle).
Paul Govare, avocat, docteur en droit, président honoraire de l'Association française du droit maritime, vice-président de l'International Law Association (Paris).
De Grandmaison, avocat, ancien bâtonnier (Le Havre).
Gabriel Guist'hau, avocat, Ministre de la Marine (Paris).
T. A. Haralambidis, avocat, docteur en droit (Constantinople).
Paul Houët, directeur général de la Société navale de l'Ouest (Paris).
J. P. Kirlin, avocat au barreau de New-York.
Emile Lecouturier, avocat (Paris).
René Leray, avocat, docteur en droit (Marseille).
Henri Lureau, docteur en droit (Bordeaux).
Ch. Lyon-Caen, doyen honoraire de la Faculté de droit de Paris, membre de l'Institut, secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences morales et politiques (Paris).
A. Maeterlinck, avocat, ancien bâtonnier (Anvers).
Georges Marais, avocat (Paris).
F. Montier, avocat agréé, docteur en droit (Rouen).
Benj. Morel, docteur en droit (Dunkerque).
A. Morillot, docteur en droit, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation (Paris).
P. Pichelin, avocat (Nantes).
M. Prodromidès, docteur en droit (Paris).
Jean Renard, avocat, docteur en droit (Marseille).
A. Ricordeau, avocat (Nantes).
C. N. Rovolopoulos, avocat, ancien professeur agrégé à l'Université (Athènes).
R. Sarazy, avocat (Bordeaux).
Francis Sauvage, avocat, docteur en droit (Paris).
Henri Terquem, avocat, docteur en droit (Dunkerque).
P. de Valroger, docteur en droit, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation (Paris).
R. Verneaux, docteur en droit (Paris).
Victor Vial, avocat, docteur en droit, doyen de la Faculté libre de droit (Marseille).
Albert Vin-Vial, avocat, docteur en droit (Marseille).

341.05
RE
V.33

REVUE INTERNATIONALE
DU
DROIT MARITIME

DOCTRINE

L'assurance contre les risques de guerre et la navigation sans feux ou en convoi pendant la guerre de 1914-1918

I

L'emploi des sous-marins par l'Allemagne, au cours de la dernière guerre, comme principal moyen de destruction des navires de commerce alliés ou affectés au service des alliés, a eu pour conséquence l'adoption par ces derniers de nouvelles mesures de protection, très rarement usitées dans les guerres précédentes, et dont les plus efficaces ont été certainement celles consistant à obliger ces navires à ne naviguer pendant la nuit qu'avec leurs feux éteints ou masqués, et à les faire voyager, de jour comme de nuit, groupés en convoi sous escorte de navires de guerre.

Mais en diminuant les risques de guerre, de telles mesures devaient nécessairement entraîner, pour ces mêmes navires, une aggravation des risques de navigation ordinaires. En naviguant sans feux, deux navires qui suivent des directions convergentes ou opposées courent naturellement le plus grand risque de s'aborder, si l'obscurité de la nuit, les rendant invisibles l'un à l'autre, n'a pas permis à leurs capitaines de faire en temps voulu les manœuvres nécessaires pour éviter la collision. Il est non moins évident que, même pendant le jour, des navires faisant partie d'un convoi composé de plusieurs files de bâtiments de toutes nationalités

528297

et de vitesses différentes, et naviguant à courte distance les uns des autres sous la direction et l'autorité d'un convoyeur dont les ordres peuvent souvent être mal compris ou interprétés par les uns ou les autres, risquent bien plus facilement d'éprouver des accidents, tels qu'abordage ou échouement, que s'ils naviguaient isolément, sous la seule direction de leurs capitaines.

C'est à l'occasion d'accidents de cette nature, survenus à des navires couverts respectivement contre les risques de navigation ordinaires et contre les risques de guerre par des assureurs différents, que les tribunaux ont été maintes fois saisis, au cours de la dernière guerre, de la question de savoir auquel de ces deux groupes d'assureurs devait incomber la perte ou l'avarie qui en avait été la conséquence ; et cette question se subdivise elle-même en deux autres questions bien distinctes :

1° Quelle était la cause déterminante du sinistre ?

Etait-il la conséquence fatale du mode de navigation anormal imposé au navire par les nécessités de la guerre sous-marine ?

2° Et, dans l'affirmative, devait-on considérer, dans l'espèce, les dangers inhérents à ce mode de navigation comme rentrant dans la catégorie de ceux garantis par l'assurance des risques de guerre ?

C'est à l'examen critique et comparé des principales décisions judiciaires rendues à ce sujet, tant en France qu'à l'étranger, et particulièrement en Angleterre, que doit être consacrée la présente étude.

Avant d'aborder cet examen, deux observations d'ordre général s'imposent.

En premier lieu, il convient de ne pas perdre de vue qu'en matière maritime, les risques de guerre ne constituent qu'un aspect, une variété des risques de la navigation en général, et que c'est à ce titre que non seulement la loi française (art. 350 C. com.), mais d'autres législations beaucoup plus récentes les comprennent expressément au nombre de ceux qui, sauf convention contraire, incombent de plein droit aux assureurs maritimes (1). Il faut donc, pour que ces derniers en soient exonérés, qu'ils les excluent par une clause

(1) Allemagne (art. 820 C. com.) ; Espagne (art. 755 C. com.) ; Grande-Bretagne (Marine Insurance Act 1906, art. 3) ; Pays-Bas (art. 637 C. com.) ; République Argentine (art. 1807 C. com.).

formelle de leur contrat, et comme il est de règle générale que toute exception doit être interprétée restrictivement, il en résulte que, dans le doute sur la qualification de tel ou tel risque, ce risque doit être présumé couvert par l'assurance contre les risques ordinaires de navigation.

En second lieu, pour bien comprendre les décisions rendues en cette matière et se garder de conclure trop hâtivement, pour certaines d'entre elles, à des divergences ou à des contradictions qui, en réalité, n'existent pas, il importe de noter avec soin que, dans tous les litiges qui y ont donné lieu, les juges avaient à apprécier, non pas si tels événements constituaient des risques de guerre au sens général du mot, mais s'ils rentraient ou non sous l'application de la clause contractuelle couvrant cette catégorie de risques, ce qui est bien différent, car cette clause était rédigée en termes plus ou moins restrictifs, suivant les pays et suivant les cas.

II. — Jurisprudence anglaise.

Depuis de longues années, les risques de guerre sont exclus des polices d'assurance maritime anglaises, et cette exclusion est formulée dans la clause suivante, dite « F. C. & S. Clause ».

« Warranted free of capture, seizure and detention, and the consequences thereof, or any attempt thereat, Piracy excepted, and also from all consequences of hostilities or warlike operations, whether before or after declaration of War. »	« Garanti franc de capture, saisie et détention, et de leurs conséquences, ou de toute tentative à cet effet, piraterie excepté, et aussi de toutes conséquences d'hostilités ou d'opérations de guerre, soit avant, soit après déclaration de guerre. »

Les risques de guerre ne peuvent donc être couverts que par une police ou une convention spéciale, et la formule généralement adoptée est la suivante :

« This Insurance is to cover such war risks as are	« Cette assurance a pour objet de couvrir tous

« insured by Marine Policy « or Policies of the usual « form when the following « clause is struck out or « omitted :

« Warranted free of cap- « ture..... etc....

« risques de guerre qui « sont assurés par une po- « lice ou des polices mari- « times de la forme habi- « tuelle lorsque la clause « suivante est annulée ou « omise :

« Garanti franc de cap- « ture..... etc....

(Suit la reproduction textuelle de la clause F. C. & S. ci-dessus).

Formule heureuse pour l'assuré, qui, se trouvant couvert par cette clause des risques mêmes dont les assureurs de sa police maritime se sont exonérés, n'est pas exposé à se trouver privé de toute garantie dans tel cas donné, ainsi qu'il arrive trop souvent lorsque les deux polices ne se complètent pas exactement l'une l'autre (1).

Pour les navires réquisitionnés au cours de la guerre par l'Amirauté anglaise, la charte-partie de réquisition stipulait également (art. 19) que l'Amirauté prenait à sa charge les risques exclus par la « F. C. & S. clause. »

Telle est donc la clause qui se retrouve à la base de toutes les décisions anglaises que nous allons analyser, et l'on remarquera dès à présent que ses termes « toutes conséquences d'hostilités ou d'opérations de guerre » sont moins compréhensifs, et comportent une interprétation plus restrictive, que ceux de « tous accidents et fortunes de guerre » figurant dans la clause française d'assurance contre les risques de guerre.

Un autre facteur qui a fortement contribué à rendre plus étroite encore la conception, par la jurisprudence anglaise, des éléments constitutifs du « risque de guerre », c'est l'application, particulièrement en matière d'assurance, de la règle traditionnelle dite de la « causa proxima », expressé-

(1) Les polices d'assurance contre les risques de guerre souscrites par l'État anglais contenaient la clause suivante : « This insurance « is only to cover the risks of capture, seizure, and detainment *by* « *the king's enemies*, and the consequences thereof, or any attempt the- « reat, and all consequences of hostilities or warlike operations *by or* « *against the king's enemies*, whether before or after declaration of « war ».

ment consacrée par le Marine Insurance Act, 1906, dans les termes suivants :

55. — « Unless the policy « otherwise provides, the « insurer is liable for any « loss *proximately caused* « by a peril insured « against, but he is not lia- « ble for any loss *which is* « *not proximately caused* « by a peril insured « against. »

« A moins que la po- « lice n'en décide autre- « ment, l'assureur est res- « ponsable pour toute perte « *ayant pour cause immé-* « *diate* un risque assuré, « mais il n'est pas respon- « sable pour toute perte « *qui n'a pas pour cause* « *immédiate* un risque as- « suré. »

Lord Esher, dans l'affaire Pink c. Flemming (1890, *Aspinall's Mar. Law Cases*, p. 554) explique ainsi cette règle : « La question de savoir quelle est la « causa proxima » « d'une perte ne peut se poser que lorsqu'il y a une suc- « cession de causes. Lorsqu'un événement a été occasionné « par deux causes, l'on doit, en matière d'assurance mari- « time, ne prendre en considération que la cause la plus « rapprochée de l'événement, alors même que cet événement « ne se serait certainement pas produit en l'absence de la « cause la plus éloignée (remota) ».

De nombreux exemples d'application de cette règle en matière d'assurance contre les risques de guerre ont été donnés par Sir Douglas Owen dans son ouvrage « Declaration of War », et, à propos de ces exemples, nous avons fait ressortir, dans une étude précédente sur la question (1), à quelles conséquences peu satisfaisantes pour la logique et l'équité conduisait parfois une conception aussi étroite du rapport de causalité. Ce ne sera pas le moindre intérêt de notre étude actuelle que de faire ressortir comment, dans les décisions que nous allons maintenant analyser, la jurisprudence anglaise la plus récente a appliqué ce célèbre principe : *a*) dans le cas de navigation avec feux éteints ; *b*) dans le cas de navigation en convoi.

On remarquera que ces deux catégories de décisions se

(1) *Journal du Droit International Privé* (Clunet), année 1904, p. 1025.

terminent, chacune, par un arrêt en date du 12 juillet 1920, rendu par la Chambre des Lords, devant laquelle avaient été portées, en dernier ressort, deux affaires-types relatives, la première, à la navigation avec feux éteints (vap. *Petersham*), la seconde, à la navigation en convoi (vap. *Matiana*), affaires qui furent groupées par elle aux fins de jugement, parce que, bien que les faits fussent différents, leur solution reposait sur l'application des mêmes principes généraux. Nous consacrerons donc une analyse particulièrement approfondie à ces arrêts, qui font désormais autorité en la matière dans tout le Royaume-Uni, et qui ont servi de base au règlement d'un grand nombre d'affaires litigieuses de même nature restées jusqu'alors en suspens.

a) *Navigation avec feux éteints.*

1° Vapeurs *Saint-Oswald* et *Suffren* (British & Foreign Steamship C° c. La Couronne). — *Risque de guerre.*

Dans la nuit du 31 décembre 1915, le vapeur *St-Oswald*, réquisitionné par l'Amirauté anglaise et affecté à l'évacuation des troupes de Gallipoli, fut abordé et coulé, en Méditerranée, par le vaisseau de guerre français *Suffren*, alors que ces deux navires naviguaient, l'un et l'autre, tous feux éteints. Aux termes de la charte-partie de réquisition (connue sous la lettre « T. 99 »), l'Amirauté était exonérée des pertes ou avaries résultant « de tempête, collision, incendie, ou de tous autres événements ou fortunes de mer » (Clause 24), mais répondait de « toutes les conséquences d'hostilités ou d'opérations de guerre » (clause 25).

Le tribunal de première instance (M. le Juge Rowlatt), saisi de la question de savoir laquelle de ces deux clauses était applicable dans l'espèce, décida, par jugement du 13 juillet 1917, que le cas litigieux devait tomber sous l'application de la clause 25, couvrant les *risques de guerre*, et cette décision fut confirmée par arrêt de la Cour d'appel du 28 juin 1918.

Les motifs donnés par le Tribunal et la Cour à l'appui de cette solution peuvent se résumer ainsi : Sans doute, la perte du *St-Oswald* résulte directement d'une collision, c'est-à-dire, au sens strict du mot, d'un risque de mer non couvert par la charte-partie ; mais, d'autre part, cette même

charte-partie garantit « toutes les conséquences d'hostilités ou d'opérations de guerre ». Si donc il est établi que la collision a eu elle-même pour cause *directe* ou *dominante* une opération de guerre, et qu'aucune cause nouvelle et indépendante ne soit venue, dans l'intervalle, rompre ce rapport de causalité, il s'ensuit que la perte est couverte par la clause 25, et ne peut dès lors être considérée comme perte par risque de mer. Or, sur le premier point, les deux parties au procès sont d'accord, le représentant de l'Amirauté ayant expressément déclaré à l'audience *qu'il ne contestait pas que la navigation sans feux constituât une opération militaire* ; et, sur le second point, bien qu'il résulte des faits que la collision aurait pu être évitée si, au moment où ils se sont aperçus, les deux navires avaient maintenu leur route au lieu de la modifier par une manœuvre intempestive, cette fausse manœuvre du dernier moment, qu'explique suffisamment l'incertitude dans laquelle se trouvaient les deux capitaines sur la situation respective de leurs navires, ne saurait être considérée comme une cause nouvelle et indépendante de la première, empêchant l'ordre primitif d'avoir son effet. La perte du *St-Oswald* a donc eu pour cause directe l'opération militaire ou de guerre dans laquelle ce vapeur se trouvait engagé lorsqu'il a coulé.

Retenons, à titre d'indication pour la suite de cette étude, la réserve suivante dont le président de la Cour d'appel fait suivre sa décision : « Mais je tiens à dire que, selon moi, « cette affaire ne doit pas être considérée comme tranchant « la question de savoir si la navigation sans feux par ordre « de l'Amirauté est toujours une opération de guerre. »

2° Vapeurs *Taikosan-Maru* et *Ancona* (Inui Gomei Kaisha c. Attolico). — *Risque ordinaire de navigation.*

Ces deux vapeurs s'abordèrent pendant la nuit, alors qu'ils naviguaient tous feux éteints, et le vapeur *Taikosan-Maru* coula. Il était affrété par le Gouvernement italien qui, aux termes de la charte-partie, répondait des risques de guerre.

Dans son jugement, en date du 18 juillet 1918, le tribunal de première instance (M. le Juge Roche) admit que des navires naviguant sans feux, contrairement aux règles ordi-

naires de la navigation, en exécution des ordres des autorités navales ou militaires, dans le seul but de se protéger ainsi contre les attaques éventuelles de l'ennemi, devaient être considérés par là-même comme étant engagés dans des opérations qui, pour être purement défensives, n'en constituaient pas moins de véritables « opérations de guerre » (warlike operations). Mais, ce principe posé, il décida qu'en fait, la collision était due, dans l'espèce, non pas à la navigation sans feux, mais à la négligence des capitaines de ces deux navires, qui n'avaient pas effectué les manœuvres nécessaires pour éviter l'abordage, alors qu'ils avaient la possibilité de le faire : « les défendeurs — dit M. le juge Roche « dans ce jugement — soutiennent, et les demandeurs l'ad- « mettent sans aucun doute, que l'intervention d'une négli- « gence humaine rompt la chaîne de causalité entre la « navigation sans feux et la collision. Je suis entièrement « de cet avis. Or, je conclus nettement de l'examen des « faits que ni la collision, ni la perte qui s'en est suivie, « n'étaient inévitables au moment où les deux navires se sont « aperçus, et, dans ces circonstances, j'estime que les de- « mandeurs n'ont pas établi que la navigation sans feux « fût la cause immédiate (proximate cause) de cette collision « et de cette perte ».

Ce jugement fut confirmé en appel (1).

3° Vapeurs *Ardgantock* et *Tartar* (Ard Coasters Ltd c. La Couronne). — *Risque de guerre.*

Le vapeur *Ardgantock*, réquisitionné par l'Amirauté aux conditions de la charte-partie T. 99, fut coulé, dans la nuit du 18 février 1918, par le destroyer *Tartar*, alors en service de patrouille pour la recherche des sous-marins ennemis. Ces deux navires naviguaient sans feux, conformément aux instructions de l'Amirauté.

Par jugement du 25 juin 1919, M. le juge Bailhache dé-

(1) Dans son remarquable discours d'ouverture à l'Assemblée Générale de l'Association of Average Adjusters de 1919, le Président de cette Association, M. A. D. Mackinnon, cite le jugement « Taikosan Maru » comme un exemple frappant de la rupture de la « chaîne de causalité » entre l'opération de guerre et la perte, par l'intervention d'une nouvelle cause séparée et distincte.

cida que cette collision, qui n'était imputable à aucune négligence de l'un ni de l'autre capitaines, devait être considérée comme une conséquence de l'opération de guerre dans laquelle était engagé le *Tartar*, et il déclara la Couronne responsable.

Par arrêt du 27 avril 1920, la Cour d'appel confirma ce jugement : « Sans doute — dit-elle dans un de ses consi-« dérants — l'*Ardgantock* n'était pas engagé dans une « opération de guerre proprement dite, bien qu'il voya-« geât tous feux éteints et suivant une route déterminée « par l'Amirauté, mais le *Tartar*, lui, par le seul fait qu'il « patrouillait et que, pour remplir cette mission, il avait « l'autorisation de marcher à toute vitesse, de virer à an-« gles droits et de couper la route des navires, accomplis-« sait bien réellement une *opération de guerre*, expression « qui doit s'entendre de toutes opérations faisant partie « d'un ensemble d'actes de guerre, soit offensifs, soit *défen-« sifs*, accomplis par les forces combattantes des Etats en « guerre ».

4° Vapeurs *Richard-de-Larrinaga* et *Devonshire* (Armateurs du *Richard-de-Larrinaga* c. La Couronne). — *Risque de guerre.*

Le vapeur *Richard-de-Larrinaga* avait été abordé et gravement endommagé par abordage avec le croiseur *Devonshire*, alors que l'un et l'autre naviguaient de nuit et sans feux ; aucune négligence n'était relevée à la charge de leurs capitaines respectifs.

Dans son jugement, en date du 11 décembre 1919, M. le juge Bailhache fait remarquer que, lorsque cet abordage s'est produit, le croiseur *Devonshire* n'accomplissait pas un service de patrouilleur, ni de convoyeur, mais se rendait seulement à la station navale de Hampton Roads pour y prendre la direction d'un convoi ; qu'il n'était donc pas engagé alors dans une opération de guerre effective et actuelle. Il n'en conclut pas moins, dans l'espèce, à la responsabilité des assureurs contre les risques de guerre, faisant sienne l'opinion exprimée par Lord Justice Atkins dans l'affaire *Matiana* (rapportée plus loin à propos de la navigation en convoi) : « que, pendant la guerre, presque tous les mou-« vements et actes des forces belligérantes dans l'accomplis-

« sement de leurs services de combattants, et dans les limi-
« tes de la zone de guerre, doivent, d'une manière générale,
« être considérés comme « opérations de guerre ».

5° Vapeurs *Petersham* et *Serra* (Britain Steamship C° Ltd c. La Couronne). — *Risque ordinaire de navigation.*

Dans cette affaire, qui, comme celle du *Matiana*, restera à jamais mémorable dans les annales de la jurisprudence anglaise, la Cie armateur du *Petersham*, réquisitionné par l'Amirauté aux conditions de la charte-partie T. 99, réclamait à La Couronne, responsable des risques de guerre, le remboursement de la valeur de ce vapeur, qui avait été abordé, au cours d'un voyage de Bilbao à Glasgow, par le vapeur espagnol *Serra*. Cette même Cie avait précédemment intenté une action en responsabilité de l'abordage contre les armateurs du *Serra* ; mais le tribunal saisi de cette action l'en avait déboutée, par le motif que les deux navires naviguaient avec leurs feux éteints conformément aux instructions de l'Amirauté, et qu'aucune négligence n'était imputable à leurs capitaines ; que le sinistre était donc dû à un cas de force majeure.

Dans ces conditions, et étant donné que le *Petersham* et le *Serra* étaient affectés l'un et l'autre à un service purement commercial, l'affaire se présentait dégagée de toutes complications devant les juges saisis du second litige, qui n'avaient à résoudre que la question suivante : la navigation sans feux, unique cause de l'abordage de ces deux navires, constitue-t-elle en elle-même une opération de guerre, au sens de la clause 25 de la charte-partie de réquisition ?

A cette question, le tribunal de première instance (jugement du 21 février 1919), la Cour d'appel (arrêt du 31 juillet 1919) et la Chambre des Lords (arrêt du 12 juillet 1920) répondirent successivement par la négative, et conclurent en conséquence que l'abordage en question constituait un risque ordinaire de navigation.

L'arrêt de la Chambre des Lords, rendu à l'unanimité des cinq juges qui la composaient, est basé principalement sur les motifs suivants :

L'obligation imposée aux navires, au cours de la guerre sous-marine, de naviguer pendant la nuit avec leurs feux

éteints, est évidemment une conséquence de l' « *état de guerre* » ; mais l'expression « *opérations de guerre* » a une portée beaucoup plus restreinte que cette dernière ; elle s'applique exclusivement à des actes ayant, au moins par quelque côté, un caractère belliqueux. Or, dans le cas actuel, il n'y a rien eu de semblable : aucun navire ennemi ne se trouvait à proximité ; le *Petersham*, comme le *Serra*, accomplissaient un voyage purement pacifique, avec le commun désir, non pas d'engager, mais d'éviter par tous les moyens possibles des opérations belliqueuses. Un de ces moyens consistait précisément pour eux à masquer leurs feux pendant la nuit. Or, une simple mesure de précaution prise pour éviter des opérations de guerre de l'ennemi ne constitue pas par là-même une opération de guerre, et l'on ne saurait assimiler à un péril assuré les actes accomplis ou les mesures prises par crainte d'un tel péril. — Sans aucun doute, le risque de collision est rendu plus grand par l'absence de feux, mais il n'en reste pas moins un risque maritime, bien qu'aggravé par les conditions de la guerre. En ne montrant pas leurs feux pendant la nuit, le *Petersham* et le *Serra* ne faisaient pas autre chose que ce que faisaient tous les navires, il y a quelques générations. — Vainement les demandeurs invoquent-ils la décision précédemment rendue dans l'affaire *St-Oswald-Suffren* (v. ci-dessus, p. 6). Cette décision se justifiait par le fait que le *St-Oswald* et le *Suffren* procédaient l'un et l'autre à l'évacuation des troupes de Gallipoli et se trouvaient ainsi engagés tous deux dans des opérations de guerre (1).

(1) Ces lignes étaient écrites, lorsque nous est parvenu le numéro du *Fairplay* en date du 17 novembre 1921 (*Marine Insurance Notes*, p. 494) contenant l'intéressant avis ci-après :

« La semaine dernière, M le juge Bailhache a eu à rendre sa décision sur un événement de guerre à peu près oublié. En 1916, le « paquebot *Geelong*, de la « Peninsular and Oriental Company », réquisitionné par l'Amirauté et affecté au transport de troupes, allait de « Suez à Gibraltar, pour ordres, et n'ayant pas de troupes à bord. Le « 1er janvier 1916, il s'aborda avec le *Bouvilston*, qui allait de Mudros « à Alexandrie, avec un chargement de wagons d'ambulance, et à la « suite de cet accident, il sombra. Au moment de l'abordage, les deux « navires marchaient à pleine vitesse et sans feux, suivant les instructions de l'Amirauté Ni l'un ni l'autre des navires ne fut jugé coupable de négligence, et le juge fut appelé à décider si la perte du « *Geelong* devait être considérée comme une perte de guerre ou une « perte maritime ordinaire. Le juge décida que le *Geelong* n'était pas

b) *Navigation en convoi.*

Les dangers particuliers de ce mode de navigation, indépendamment de ceux résultant de l'extinction des feux pendant la nuit, et les sinistres qui en ont été conséquence, ont également donné lieu, en Angleterre, à un certain nombre de litiges ; mais, d'un commun accord entre les intéressés, la solution de ces litiges avait été subordonnée à la décision qui devait être rendue, en dernier ressort, par la Chambre des Lords dans l'affaire du *Matiana*. Cette affaire est donc la seule qu'il nous reste à examiner. Elle présente d'ailleurs le plus grand intérêt, en raison des questions particulièrement délicates qu'elle soulevait, tellement délicates que l'arrêt de la Chambre des Lords dans ce litige n'a été rendu qu'à la majorité de trois voix contre deux.

Vapeur *Matiana* (British India Steam Navigation C° Ltd c. Richard Henry Green & others, and The Liverpool & London War Risks Insurance Association Ltd). — *Risque ordinaire de navigation.*

Ce vapeur, au cours d'un voyage en convoi d'Alexandrie à son port d'attache, s'était complètement perdu, le 1er mai 1918, à la suite d'échouement sur un récif dans la Méditerranée. Il était assuré contre les risques de mer par une police maritime contenant la clause F. C. & S, et contre les risques de guerre par une police couvrant les risques exclus par cette clause, en particulier ceux résultant « d'hostilités ou opérations de guerre par ou contre les ennemis du Roi ». Ses armateurs assignèrent conjointement les deux groupes d'assureurs devant le Tribunal de première instance (Commercial Court) à l'effet de faire décider par lui si la perte du navire avait été causée par un péril de mer, en l'espèce échouement, ou bien si cette perte par échouement était,

« engagé dans une opération de guerre au moment où il se perdit, « mais que le *Bouvilston* accomplissait une opération de guerre parce « qu'il transportait des objets pour l'usage des troupes d'une base « militaire à une autre base militaire. Dans ces conditions, il estima « que la perte du *Geelong* était un risque de guerre, et non un risque « maritime ordinaire ».

en raison des circonstances dans lesquelles elle s'était produite, une conséquence des hostilités ou d'opérations de guerre.

Par jugement du 20 février 1919, ce tribunal (M. le Juge Bailhache) décida que la perte du *Matiana* était due à une *opération de guerre* et qu'elle incombait dès lors aux assureurs des *risques de guerre*.

Les faits sur lesquels fut basée cette décision étaient les suivants :

Le 14 avril 1918, le *Matiana* quittait Alexandrie à destination d'un port anglais, naviguant en convoi avec trois autres navires de commerce, sous escorte de quatre navires de guerre. A cette époque, la navigation en convoi était obligatoire, et régie par des règlements obligeant les capitaines des navires convoyés à se conformer strictement aux ordres de l'officier commandant l'escorte (1). Or, le 1er mai au soir, comme le convoi dont faisait partie le *Matiana* traversait une région infestée par les sous-marins ennemis, l'officier commandant l'escorte donna l'ordre aux navires convoyés de modifier leur route et de naviguer en zigzags. Ce fut au cours de ce changement de route que le *Matiana* heurta, par la nuit noire, un récif non éclairé, et se perdit.

Dans son jugement, basé sur les faits qui précèdent, M. le juge Bailhache constate tout d'abord qu'aucune négligence quelconque n'est imputable, dans la circonstance, au capitaine du *Matiana*. Il ajoute que, d'après une jurisprudence bien établie, lorsque des navires font route en convoi, les mouvements des navires de guerre protégeant les navires convoyés constituent sans aucun doute une « opération de guerre » ; que, cela étant, il n'y a aucune raison de distinguer à cet égard entre les navires convoyeurs et les navires convoyés, intimement associés dans la même opération

(1) L'art. 31 du Naval Discipline Act de 1866, qui régissait encore la navigation de commerce pendant la dernière guerre, stipule que « tout capitaine ou autre officier commandant un navire de commerce « ou autre navire convoyé par un vaisseau de Sa Majesté doit obéir à « l'officier commandant le convoi en tout ce qui concerne la naviga- « tion ou la sécurité du convoi, et doit prendre toutes précautions « pour éviter l'ennemi qui peuvent être ordonnées par le dit officier « commandant ; et s'il n'obéit pas à ces ordres le dit officier peut le « contraindre à l'obéissance *par la force des armes*, sans être respon- « sable des pertes quelconques de vies ou de propriété pouvant résul- « ter de l'usage de cette force ».

par le seul fait de la dépendance complète dans laquelle se trouvent ces derniers à l'égard des premiers en ce qui concerne la marche et la direction du convoi. M. le juge Bailhache conclut ainsi :

« Naviguer en convoi est, à mon avis, une opération de « guerre. Le rassemblement des navires à convoyer et des « vaisseaux de guerre pour les accompagner, le voyage de « toute la flottille, la route choisie, et les mesures prises « pendant le voyage, doivent être considérés, tous dans « leur ensemble, comme parties d'une opération de guerre. « — En l'occurence, les navires marchaient en zigzags dans « une zone infestée de sous-marins, et à environ 30 milles « au nord de la route ordinairement suivie en temps de « paix. L'échouement s'est produit au cours de cette opé- « ration de guerre, et fut entièrement dû à cette opération. »

Mais ni la Cour d'appel (arrêt du 31 juillet 1919), ni la Chambre des Lords (arrêt du 12 juillet 1920) n'adoptèrent ses conclusions. Lord Justice Atkins, un des juges de la Cour d'appel, contesta, dans un langage imagé, l'exactitude de cette assimilation entre les navires marchands naviguant en convoi et les vaisseaux de guerre qui les escortent :

« Les vaisseaux de guerre sont engagés dans l'*opération* « *de guerre* qui consiste à protéger les navires non combat- « tants de l'ennemi. Les navires marchands sont engagés « dans l'*opération pacifique* de transporter la marchandise « sur mer. *Le troupeau n'est pas le berger, et n'est pas en-* « *gagé dans l'opération de la garde des brebis* ».

A quoi l'un des deux juges dissidents de la Chambre des Lords, le vicomte Cave, riposta, dans le même langage : « *Sans doute ; mais si le berger, dans le but d'éviter le loup,* « *conduit son troupeau le long d'un sentier aboutissant à* « *un précipice dans lequel il tombe, la perte du troupeau* « *sera une conséquence directe de ses opérations pastorales.* « Ici l'escorte (soit par suite d'une erreur quelconque, soit « pour toute autre cause) conduisit le *Matiana* dans une « direction qui le mena sur un récif, et son échouement en « fut le résultat ».

La majorité des juges de la Chambre des Lords (Lord Atkinson, Lord Sumner et Lord Wrenburg) partagea néanmoins l'avis de Lord Justice Atkins et de ses collègues de la Cour d'appel. — Naviguer sous escorte, disent-ils, n'est pas plus, en soi, une opération de guerre que naviguer seul. Le

Matiana, sans doute, était tenu d'obéir aveuglément aux ordres donnés par le chef d'escorte ; mais ces ordres, dans l'espèce, prescrivaient seulement la direction générale de la route à suivre, et, quant aux mesures à prendre pour éviter les obstacles naturels qui pouvaient se trouver sur cette route, le *Matiana* restait entièrement sous la conduite de ses officiers qui, si le récif avait été visible, avaient le devoir de manœuvrer pour l'éviter. Par suite d'une malechance, ils ne purent le voir ; mais l'impossibilité où ils se sont trouvés de le voir ne diffère en rien de celle où s'est trouvé le *Petersham* de voir le *Serra*. Il n'y a rien là qui soit de nature guerrière. D'une manière générale, si l'opération que l'on prétend être une opération de guerre ne crée pas un nouveau risque, mais ne fait qu'aggraver un risque de mer existant, en supprimant seulement quelque chose qui, n'eût été la guerre, aurait été une sauvegarde contre le risque, alors le risque n'est pas un risque de guerre. Il n'y a risque de guerre, au sens de la clause litigieuse, que si le péril est dû directement à une opération hostile, ce qui n'est pas ici le cas.

*
* *

Un coup d'œil d'ensemble sur la jurisprudence dont nous venons d'analyser les principales décisions nous permettra de faire ressortir les principes qui s'en dégagent.

Tout d'abord, en ce qui concerne la règle de la « causa proxima », on remarquera que toutes ces décisions l'appliquent d'une façon beaucoup moins étroite que ne le faisait l'ancienne jurisprudence anglaise, qui envisageait uniquement la cause immédiate de la perte, et s'arrêtait là, de telle sorte que si cette perte avait pour cause la plus proche un abordage ou un échouement, risque de mer, elle concluait à la responsabilité des assureurs des risques ordinaires de navigation, s'interdisant de remonter plus haut dans la succession des causes et de rechercher à quelle cause était dû cet abordage ou cet échouement lui-même. Nous avons reproduit, dans une précédente étude (1), au sujet de

(1) De quelques questions relatives à l'assurance des Risques de guerre. *Journal du Droit International Privé*, année 1904, p. 1037.

la perte du *Foscolia*, abordé et coulé pendant la guerre hispano-américaine par un navire de guerre américain naviguant tous feux éteints, l'extrait d'une lettre de Sir Douglas Owen exprimant l'avis que, dans ce cas, la question « risque de guerre » aurait pu difficilement être portée devant les tribunaux anglais, la perte du *Foscolia* ayant pour cause immédiate un abordage, c'est-à-dire un risque ordinaire de navigation. On peut affirmer qu'aujourd'hui, une telle appéciation ne serait plus exacte, ainsi qu'en témoignent suffisamment les décisions rendues, en 1919 et 1920, dans les affaires *Ardgantock* et *Richard-de-Larrinaga* (rapportées ci-dessus), et la perte du *Foscolia* serait sans aucun doute attribuée à un risque de guerre, comme ayant été la conséquence directe d'une « opération de guerre », au sens de la clause F. C. & S.

Au surplus, les tribunaux anglais se sont parfaitement rendu compte qu'une application aussi étroite de la règle de la « causa proxima » conduisait, parfois, à des solutions manifestement contraires à l'intention des parties. C'est ce que fait remarquer M. le juge Bailhache dans son jugement relatif à l'abordage *Richard-de-Larrinaga-Devonshire* : « Il « est bien évident, dit-il, que la cause immédiate de la perte, « dans l'espèce, a été la *collision* ; et si tous les risques « avaient été couverts par la même police, on n'aurait pas « besoin de rechercher plus loin. Mais toutes les fois où les « risques de mer sont couverts par une police et les risques « de guerre par une autre, et où l'on a par conséquent à « décider si la perte est due ou non à une cause engageant « la responsabilité des assureurs des risques maritimes, il est « nécessaire de remonter plus haut encore pour rechercher « quelle a été la cause immédiate — si je puis ainsi m'ex- « primer — de la cause effective de la perte ».

C'est conformément à cette interprétation — on a pu le remarquer — que les diverses décisions rapportées ci-dessus ont toujours appliqué la règle de la « causa proxima », en recherchant quelle avait été la cause, non de la perte elle-même, mais de l'événement — abordage ou échouement — qui l'avait directement occasionnée.

Ce n'est pas tout ; même ainsi appliquée, la règle de la « causa proxima » peut conduire, dans certains cas, à des solutions contraires encore à l'intention des parties lorsque cette expression « proxima » est entendue dans son sens pure-

ment grammatical, à savoir : la plus proche quant au temps.

C'est ce que faisait remarquer Lord Shaw dans l'affaire *Icaria*, où l'interprétation littérale des mots « causa proxima » aurait conduit les juges à attribuer à la fortune de mer la perte de ce navire qui, après avoir été torpillé et gravement avarié de ce fait, avait pu être mouillé dans l'avant-port du Havre où, finalement, et par suite de mauvais temps, il avait touché le fond et s'était perdu totalement. « Cause immédiate du sinistre : fortune de mer », disaient les demandeurs au procès. A quoi Lord Shaw répondait : « Traiter la « causa proxima » comme la cause « la plus proche quant au temps est inadmissible. La cause « vraiment immédiate est celle qui l'est *quant à l'effet* (cause « efficiente). L'effet peut avoir été conservé malgré l'inter- « vention, entre temps, d'autres causes qui ne l'ont ni « détruit, ni affaibli. » Et Lord Justice Eady, dans la même affaire (en Cour d'appel), avait dit : « Cette règle doit être « avant tout appliquée avec bon sens, de manière à don- « ner effet à l'intention des parties et non à aller à l'encontre « de cette intention ». La Chambre des Lords se rangea toute entière à cette appréciation, en décidant, par son arrêt du 31 janvier 1918, que la perte de l'*Icaria* était due à un risque de guerre. De même, nous avons vu le Tribunal et la Cour d'appel, dans l'affaire *St-Oswald-Suffren*, décider que les fausses manœuvres de la dernière heure, imputées par l'avocat de la Couronne aux capitaines de ces navires, bien qu'elles fussent la cause immédiate de la collision, ne devaient pas cependant être prises en considération dans la circonstance ; « le risque était dans l'opération militaire, « et celle-ci avait donné au risque son caractère définitif ».

Il était intéressant de signaler ici cette évolution de la jurisprudence dans l'interprétation et l'application d'un principe qui, dans les milieux maritimes anglais, est respecté à l'égal d'un dogme (1).

Quant à la détermination des éléments constitutifs du risque de guerre suivant les termes restrictifs de la clause anglaise « hostilités ou opérations de guerre », elle se résume ainsi d'après le dernier état de cette jurisprudence :

(1) « Which most of us had been brought up to look upon almost « as part of one's religion », disait Sir Thomas J. Storey dans son discours d'ouverture à l'assemblée générale de l'Association of Average Adjusters de 1920.

a) La navigation avec feux éteints, non plus que la navigation en convoi, ne constituent, *par elles-mêmes*, des risques de guerre, au sens de cette clause.

b) Pour qu'il en soit autrement, il faut que le ou les navires qui ont éprouvé ou occasionné directement le sinistre aient été, au cours de cette navigation, engagés dans une « opération de guerre », telle que patrouille, transport de troupes, convoiement, ou tous autres services organisés dans des buts de guerre soit offensifs, soit défensifs, ce qui n'implique pas nécessairement que ce ou ces navires soient des vaisseaux de guerre (ces vaisseaux n'étant pas à tout moment engagés dans des opérations de guerre), mais ce qui exclut en tout cas le ou les navires engagés dans une opération purement commerciale.

E. Audouin
Docteur en droit,
Secrétaire du Comité des Assureurs Maritimes
de Paris.

(*A suivre*).

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE

COUR DE CASSATION (Ch. crim.)

11 mars 1920

Prohibition de sortie. Infraction. Confiscation du navire.

Navire : « Atodji ».

En cas d'infraction aux dispositions législatives ou réglementaires portant prohibition de sortie ou de réexportation, la confiscation du navire transporteur doit toujours être prononcée, par application de l'article 1er de la loi du 17 août 1915, alors même que la valeur de l'exportation litigieuse est très inférieure à celle du navire et que le propriétaire de celui-ci n'est pas inculpé de complicité.

Naoum c. Administration des Douanes du Dahomey.

ARRÊT

« La Cour,

Après en avoir délibéré en la Chambre du Conseil,

... 2° Sur la confiscation :

Sur le moyen pris de la violation de l'article 1er de la loi du 17 août 1915, par fausse application, en ce que l'arrêt attaqué a ordonné la confiscation du navire *Atodji*, alors qu'il s'agit d'un bâtiment dont la valeur dépasse de beaucoup celle de l'exportation litigieuse et que, le propriétaire, ni le capitaine dudit navire n'ayant pas été inculpés de complicité, ne sauraient être frappés d'une peine, alors qu'ils n'ont commis aucune faute :

Attendu que l'article 1er de la loi du 17 août 1915 ordonne la confiscation des moyens de transport ; que cette prescription est absolue ; que la confiscation affecte la chose elle-même, abstraction faite du propriétaire et quelle que soit la valeur du moyen de transport ; que les juges sont tenus

de l'ordonner dans tous les cas, dès que l'infraction est matériellement constatée ; que le moyen ne saurait, dès lors, être accueilli ;

. . . . . .

Du 11 mars 1920. — Ch. criminelle. — Prés. : M. Bard ; M. Lecherbonnier, rapp. ; M. Depeiges, av. gén. ; Mes Dedé (pour Naoum) et Labbé (pour l'Administration des Douanes), avocats.

Observation. — La loi du 17 août 1915 est relative à la répression des infractions aux interdictions de sortie de certains produits édictées en raison des nécessités de la défense nationale ; voyez le texte de cette loi et le rapport de M. Girard-Madoux, député, *Dalloz*, 1916. 4. 209. La loi du 17 août 1915 a été rendue applicable aux colonies par décrets des 8 et 13 septembre 1915 (*Journ. off.* des 11 et 14 septembre 1915).

Rapprochez, sur la mesure de la confiscation des moyens de transport en matière fiscale, Cassation, 24 janvier 1919, *Gaz. Pal.*, 1919. 2. 161 (confiscation d'une locomotive) ; il résulte de cet arrêt qu'en l'absence d'autorisation expresse de la loi, le juge ne peut pas substituer à la confiscation la condamnation à la valeur des moyens de transport.

En ce qui concerne spécialement la contrebande par mer, la législation douanière a été atténuée par la loi du 10 avril 1906 (ce Rec., XXI, p. 693). Les cas d'infraction visés par cette loi n'entraînent plus que la confiscation des objets en fraude (art. 1er), à l'exclusion de celle du navire, lequel peut seulement faire l'objet d'une saisie conservatoire (art. 7).

COUR DE CASSATION (Ch. crim.)

2 avril 1920

Contrebande à bord. Responsabilité civile de l'armateur.

Navire : « Mustapha-II ».

L'armateur est civilement responsable des condamnations pécuniaires prononcées contre des marins du bord en raison

d'actes de contrebande commis par eux dans les fonctions auxquelles ils étaient employés, la loi du 10 avril 1906 ne contenant aucune dérogation aux principes de la responsabilité civile.

PAMS, ÈS QUALITÉS, C. ADMINISTRATION DES DOUANES.

Le Tribunal correctionnel de Céret avait rendu, le 4 septembre 1919, le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que d'un procès-verbal régulier, rédigé au Bureau des Douanes de Port-Vendres le 29 juillet 1919, il résulte que les préposés de Port-Vendres ont surpris B... et A..., chauffeurs à bord du *Mustapha-II*, qui déchargeaient frauduleusement dudit navire un sac renfermant 1.100 paquets de cigarettes pesant net 22 kilos, d'une valeur de 3.960 fr. ;

Attendu que l'infraction commise par B... et A... constitue le délit de débarquement en fraude d'objets prohibés prévu et puni par les articles 1er et 5 de la loi du 10 avril 1906 ; qu'en outre, il y a lieu à application des articles 42 et 43 de la loi du 28 avril 1816 ;

Attendu, en ce qui concerne le capitaine Franceschi, que l'article 3 de la loi du 10 avril 1906 dispose que le capitaine sera déchargé de toute responsabilité s'il administre la preuve qu'il a rempli tous ses devoirs de surveillance ou si le délinquant est découvert ; qu'en l'espèce, Franceschi ne rapporte pas la preuve de cette surveillance par la production de son livre de bord, mais que, les délinquants étant découverts, il y a lieu de le décharger de la poursuite dirigée contre lui ;

Attendu enfin, en ce qui concerne la Compagnie de Navigation Mixte, que celle-ci est appelée comme civilement responsable du fait de ses agents ou employés aux termes de l'article 1384 du Code civil ; que B... et A... étaient bien au service de la Compagnie de Navigation Mixte ; que celle-ci doit donc répondre pour eux et doit être rendue civilement responsable ;

Par ces motifs,

Renvoie Franceschi des fins de la poursuite dirigée contre lui, sans dépens;

Condamne B... et A... chacun à la peine de 6 jours d'em-

prisonnement envers le Ministère public ; les condamne en outre conjointement et solidairement au profit de l'Administration des Douanes à une amende de 3.960 francs, décimes et centimes en plus, et aux dépens liquidés à 22 fr. 98 c. ;

Prononce au profit de l'Administration des Douanes la confiscation des marchandises saisies ;

Fixe au minimum d'un an la durée de la contrainte par corps ;

Dit que l'Administration des Douanes, tenue des frais en sa qualité de partie civile, aura son recours contre les condamnés ;

Déclare la Compagnie de Navigation Mixte civilement responsable des condamnations pécuniaires prononcées ci-dessus contre ses agents ou employés B... et A... ;

Le tout par application des articles 1, 3, 4 et 5 de la loi du 10 avril 1906, 42 et 43 de la loi du 28 avril 1816, 33 de la loi du 30 mars 1902, 52 et 55 du Code pénal, 1384 du Code civil, 194 du Code d'instruction criminelle et 9 de la loi du 22 juillet 1867. »

Du 4 septembre 1919. — Prés. : M. Pons.

Sur appel, la Cour de Montpellier a rendu, le 6 novembre 1919, l'arrêt suivant :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que le sieur Pams, en sa qualité d'agent de la Compagnie de Navigation Mixte à Port-Vendres, a, par jugement du Tribunal de Céret en date du 4 septembre 1919, été déclaré civilement responsable du délit de contrebande commis, le 29 juillet 1919, par deux chauffeurs du paquebot *Mustapha-II* ;

Attendu que Pams prétend que l'armateur d'un navire est, aux termes de la loi du 10 avril 1906 (art. 7), dégagé de toute responsabilité civile et que c'est à tort que les premiers juges ont retenu sa responsabilité en se basant sur les dispositions de l'article 1384 du Code civil ;

Mais, attendu que la loi invoquée par Pams n'a en rien dérogé aux principes généraux du droit qui déclarent les maîtres et commettants responsables du dommage causé par

leurs préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ; que, en ce qui concerne l'armateur, la loi de 1906 a eu uniquement pour but de supprimer pour les infractions qu'elle visait la confiscation du navire et de remplacer cette mesure par une saisie conservatoire dont mainlevée devra être donnée s'il est fourni caution suffisante ; que c'est donc à bon droit que Pams a été déclaré civilement responsable du fait de ses agents ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges,

Démet le sieur Pams de son appel interjeté contre le jugement du Tribunal correctionnel de Céret rendu le 4 septembre 1919, qui le déclare civilement responsable de ses agents ; confirme ledit jugement ;... »

Du 6 novembre 1919. — Prés. : M. Corbara ; M. Rey, av. gén. ; Me Nègre (pour l'Administration des Douanes), avoué ; Me Llense (pour Pams), avocat.

Sur pourvoi :

ARRÊT

« La Cour,

Statuant sur le pourvoi formé au nom de la Compagnie de Navigation Mixte, dont le siège social est à Marseille, par Pams Gustave, représentant à Port-Vendres de ladite Compagnie, contre un arrêt rendu le 6 novembre 1919 par la Cour d'appel de Montpellier qui l'a déclaré, ès qualités, civilement responsable, aux termes de l'article 1384 du Code civil, des condamnations pécuniaires prononcées contre les nommés B... et A..., chauffeurs à bord du navire *Mustapha-II*, poursuivis et condamnés pour contrebande spéciale de tabac, par application des articles 1, 4 et 5 de la loi du 10 avril 1906, au profit de l'Administration des Douanes, partie civile ;

Sur le moyen unique pris de la violation par fausse application des art. 1, 3, 4 et 7 de la loi des 10-12 avril 1906, en ce que, d'une part, l'arrêt attaqué a retenu la responsabilité de l'armateur à raison d'un délit pour lequel aucune sanction n'est prévue par la loi à son égard, et en ce que, d'autre part, et en tout cas, la sanction qu'il applique n'est pas celle qui est prescrite par la loi :

Attendu que la loi du 10 avril 1906, exclusivement rela-

tive à des sanctions pénales, ne contient aucune dérogation aux principes de la responsabilité civile ;

Attendu, d'autre part, qu'il résulte de l'arrêt attaqué que ledit acte a été commis par les préposés de la Compagnie de Navigation Mixte dans les fonctions auxquelles ils étaient employés par ladite Compagnie ;

Par ces motifs,

Rejette le pourvoi de Pams, ès qualités, contre l'arrêt de la Cour d'appel de Montpellier du 6 novembre 1919 ;

Condamne le demandeur à l'amende et aux dépens. »

Du 2 avril 1920. — Ch. criminelle. — Prés. : M. Bard ; M. Ph. Bergeon, rapp. ; M. Péan, av. gén. ; Mes Aguillon (pour Pams) et Dambeza (pour l'Administration des Douanes), avocats.

Observation. — Voyez la loi du 10 avril 1906, relative aux fraudes en douane commises dans l'intérieur des navires, ce Rec., XXI, p. 693.

La Cour de cassation a jugé à plusieurs reprises que les faits visés par la loi du 10 avril 1906 ne peuvent entraîner d'autres sanctions que celles qui sont édictées par cette loi (Cassation, 18 octobre 1912 ; 10 février 1916 ; 18 avril 1918, ce Rec., XXIX, p. 9, et XXXI, pp. 171 et 315).

Le pourvoi se basait sur ce qu'aucune sanction n'était prévue à l'égard de l'armateur. L'arrêt rejette ce moyen, pour le motif qu'il s'agissait, en l'espèce, de l'application des principes de la responsabilité civile et que la loi de 1906 n'y déroge pas (sur le caractère des amendes en matière de douanes, considérées comme constituant à la fois une peine et une réparation civile, voyez *Répertoire pratique* Dalloz, v° *Douanes*, nos 1310 et suiv.). Mais il est singulièrement rigoureux de rendre l'armateur responsable en raison d'un délit auquel il n'a aucune part, qu'il lui est pratiquement impossible de prévenir et qui n'a qu'un rapport des plus indirects avec l'exercice des fonctions du marin coupable. Cette solution paraît bien être contraire aux intentions de la loi de 1906, et le texte de cette loi est loin d'imposer une distinction entre la responsabilité civile et la responsabilité pénale (arg. art. 3, exonérant le capitaine de *toute* responsabilité).

Rapprochez Cassation, 18 octobre 1912 (précité), qui décide que la faculté de saisir conservatoirement le navire pour

sûreté du paiement de l'amende existe dans tous les cas d'infraction spécifiés dans la loi du 10 avril 1906, quel que soit l'auteur de l'acte frauduleux.

COUR DE CASSATION (Ch. req.)

15 novembre 1920

Expertise. Partie non représentée. — Moyen nouveau. Désintéressement par l'assurance. — Clauses d'exonération. Armateur transitaire. — Fins de non-recevoir. Art. 435, C. com. Transitaire.

I. — *Tous les modes de preuve étant admis en matière commerciale, le juge d'un litige entre armateur et réceptionnaire peut faire état d'un rapport d'expertise dressé en vertu d'une convention conclue entre l'armateur et les assureurs et à laquelle le réceptionnaire n'avait point été partie.*

II. — *Est mélangé de fait et de droit et ne peut être invoqué pour la première fois devant la Cour de cassation le motif d'irrecevabilité tiré de ce que le destinataire, ayant été désintéressé par l'assureur, aurait perdu tout intérêt à l'action et toute qualité pour agir.*

III. — *Les clauses d'exonération du connaissement sont inapplicables au cas où les marchandises ont été avariées sur quai, après achèvement du transport maritime régi par le connaissement, à un moment où l'armateur agissait en qualité de transitaire.*

IV. — *L'armateur qui a accepté le rôle de transitaire pour la garde et la réexpédition des marchandises ne peut pas opposer, à l'action du destinataire pour avaries subies sur quai, la fin de non-recevoir édictée par l'article 435 du Code de commerce.*

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique c. Sabarthès et autres.

La Cour d'appel de Bordeaux avait rendu, le 14 avril 1919, l'arrêt suivant :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu qu'à l'occasion d'avaries survenues à des balles de peaux destinées aux sieurs Sabarthès et autres, négociants à Mazamet, que la Cie Sud-Atlantique avait pris charge de transporter par vapeur, d'Amérique à Bordeaux, et de réexpédier ensuite par fer, de Bordeaux à Mazamet, un conflit s'est élevé sur la question de savoir qui doit être responsable du dommage et tenu de le réparer ; que l'avarie est certaine, étant établie par une expertise où le Tribunal de commerce pouvait puiser les éléments de sa décision encore que les réceptionnaires n'y aient pas été parties ; qu'il s'agit de matière commerciale ; que les constatations faites par les experts inspirent toute confiance et qu'on peut, au surplus, considérer les réceptionnaires comme ayant été représentés par les assureurs qui avaient intérêt à faire constater l'avarie ; que la Cie Sud-Atlantique, déclarée responsable par les premiers juges, soutient que le Tribunal a méconnu la portée des conventions ; que, les connaissements réglementant les transports maritimes et prévoyant l'éventualité de la réexpédition par fer, le contrat de transit était la suite du contrat de transport maritime, se liait intimement avec lui et était régi par les mêmes clauses ; que dans les connaissements signés par les négociants de Mazamet se trouvent insérées des clauses d'exonération qu'elle peut invoquer pour dégager sa responsabilité, prétendant, au surplus, que sinon pour le tout, tout au moins pour partie, l'avarie est due à un cas de force majeure ;

Mais, attendu qu'à cette thèse, d'après laquelle le transit se confondrait avec le transport maritime, les réceptionnaires opposent, avec raison, qu'il s'agit de deux contrats se succédant pour l'exécution, mais différant essentiellement au point de vue du droit ; qu'on ne saurait admettre que le contrat de transit soit régi par les connaissements ; que les clauses d'exonération qui sont insérées dans ces connaissements ont un caractère exceptionnel, dérogeant aux règles ordinaires qui régissent le mandat ; qu'elles doivent rester exclusivement applicables au transport maritime qui a pris fin à l'arrivée de la marchandise à Bordeaux ; que sollicitée par lettres des réceptionnaires de réexpédier à Mazamet, la Compagnie a consenti à cette réexpédition ; qu'un nouveau

contrat s'est formé ; qu'il importe peu qu'il ait été prévu au connaissement imprimé ; qu'il reste, par sa nature, soumis aux règles du droit commun ; que, prenant livraison de la marchandise débarquée et devenue transitaire, la Compagnie prenait charge de ladite marchandise et, étant rémunérée pour ce faire, avait l'obligation de la conserver pour la faire parvenir aux destinataires ; que l'expertise démontre bien qu'elle n'a pas, à cet égard, agi en bon père de famille et rempli scrupuleusement ses obligations ; que l'avarie provient, en effet, du mauvais arrimage sur les quais, du défaut de précautions pour mettre les balles de peaux à l'abri des intempéries et les préserver de l'humidité ; que la Compagnie est donc responsable de sa négligence et a commis une faute qui l'oblige à réparer le préjudice ; que, toutefois, à raison des circonstances, sa responsabilité se trouve atténuée dans une certaine mesure, d'où il suit que, dans la même mesure, devra être réduite l'indemnité qu'elle aura à payer aux destinataires suivant la répartition qui devra être faite ; qu'il convient, en effet, de considérer que l'expédition par fer n'a pu être assurée avec la promptitude normale ; que le retard qui a amené un séjour prolongé de la marchandise sur les quais a été provoqué par des circonstances indépendantes de l'expéditeur ; que l'encombrement du port de Bordeaux et aussi de la gare de Mazamet ont créé des difficultés dont il est juste de tenir compte, parce qu'elles ont dû aggraver l'avarie et par suite, sans la faire disparaître, atténuer la faute commise ;

Attendu que, cela étant et la réexpédition à Mazamet devant être considérée comme un marché distinct du transport maritime, il est sans intérêt de rechercher si une déchéance pouvait être encourue pour défaut de protestation et d'assignation dans les délais impartis par l'article 435 du Code de commerce ; qu'il suffit de constater que l'article 435 n'est pas applicable à l'espèce ;

Par ces motifs,

Confirme le jugement entrepris ;

Dit toutefois, en ce qui concerne l'indemnité représentant le préjudice résultant de l'avarie constatée, que la Compagnie Sud-Atlantique ne sera tenue que de payer les deux tiers aux réceptionnaires, la part revenant à chacun de ces derniers devant être déterminée par les experts, ainsi qu'il en a été décidé par les premiers juges ;

Condamne la Compagnie Sud-Atlantique aux dépens de première instance et d'appel, au besoin à titre de supplément de dommages-intérêts. »

Du 14 avril 1919. — Prés. : M. Cumenge ; M. Bruneaud, av. gén. ; plaid. : Mes Feldmann, du barreau de Paris (pour la Cie Sud-Atlantique) et Brejon (pour Sabarthès), avocats.

Sur pourvoi :

ARRÊT

« La Cour,

Sur le premier moyen pris de la violation et de la fausse application de la règle « nul en France ne plaide par procureur » et du principe que « l'intérêt est la base des actions », comme de la violation des articles 302 et suiv. C. proc. civ., 1121, 1134, 1165, 1372, 1984, C. civ., des règles de la représentation et de celles de l'assurance maritime et de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, de défaut et de contradiction de motifs et de manque de base légale :

Attendu que le pourvoi reproche à l'arrêt attaqué d'avoir autorisé les réceptionnaires de la marchandise à se prévaloir du rapport d'expertise dressé en vertu d'une convention conclue entre l'armateur et les assureurs, à laquelle ils n'avaient point été parties, sous le prétexte qu'ils y avaient représentés, sans s'expliquer sur le titre et la nature de cette représentation et alors que lesdits réceptionnaires désintéressés par les assureurs n'avaient ni intérêt ni qualité pour agir ;

Mais, attendu que tous les modes de preuve étant admis en matière commerciale, l'arrêt attaqué a pu légalement faire état du rapport d'expertise produit, alors que ce document versé au débat a été librement discuté par les parties en cause ;

Attendu, d'autre part, qu'il ne résulte ni des qualités, ni des motifs de l'arrêt attaqué que la Cie Sud-Atlantique ait contesté devant les juges du fond la recevabilité de l'action par ce motif que les destinataires de la marchandise, désintéressés par les assureurs, auraient ainsi perdu tout intérêt à l'action et toute qualité pour agir ; que cette question, mélangée de fait et de droit, ne peut être soulevée pour la première fois devant la Cour de cassation ;

D'où il suit que le premier moyen n'est pas fondé ;

Sur les 2e, 3e et 4e moyens réunis pris ensemble de la violation et de la fausse application des art. 96 et suiv., 103, 105, 273, 281 et suiv., 402, 435, C. com., 15 et 16 des connaissements, 1101 et suiv., 1134, 1225, 1382, 1383, C. civ., et 7 de la loi du 20 avril 1810, du défaut de motifs et de manque de base légale :

Attendu que l'arrêt attaqué, interprétant les conventions des parties, déclare que le transport maritime, régi par les connaissements, a pris fin lors de l'arrivée des marchandises à Bordeaux ; que, sur la demande des négociants destinataires, un nouveau contrat soumis aux seules règles du droit commun, à défaut de stipulations contraires, est intervenu entre ces derniers et la Cie Sud-Atlantique ; que celle-ci a accepté, en qualité de transitaire, la charge rémunérée de donner ses soins à la marchandise et de la réexpédier à Mazamet, par la voie du chemin de fer ; que l'arrêt constate, en outre, que les marchandises ont été avariées sur le quai de Bordeaux, avant leur réexpédition, par suite de mauvais arrimage, ainsi que de défaut de précautions pour mettre les balles de peaux de mouton à l'abri des intempéries et les préserver de l'humidité ;

Attendu que, en l'état de ces constatations et déclarations souveraines, la Cour de Bordeaux a pu décider, contrairement aux prétentions de la Compagnie demanderesse, que cette Compagnie était responsable des fautes ainsi caractérisées et qu'elle ne pouvait ni invoquer les clauses d'exonération, soit totale, soit partielle, insérées dans les connaissements dont les effets étaient restreints au contrat de transport maritime, ni exciper du défaut de protestation dans les délais prévus par les articles 105 et 435 du Code de commerce, inapplicables en la cause ; qu'en statuant comme elle l'a fait, la Cour de Bordeaux, dont l'arrêt est motivé, n'a point dénaturé les conventions des parties et n'a pas méconnu les principes de droit et les textes visés aux moyens ;

Par ces motifs,

Rejette.... »

Du 15 novembre 1920. — Ch. des requêtes. — Prés. : M. Mérillon ; M. Rambaud, rapp. ; M. Matter, av. gén. ; Me Morillot, avocat.

Observations. — I. — Rappr. Marseille, 28 septembre 1887, ce Rec., III, p. 718 ; Douai, 17 janvier 1901, *ibid.*,

XVII, p. 23 (§ II) ; Marseille, 2 février 1919, *ibid.*, XXVII, p. 704, et la note III.

II. — Sur l'irrecevabilité devant la Cour de cassation des moyens nouveaux mélangés de fait et de droit, voyez Cassation, 3 février 1904, ce Rec., XIX, pp. 661 et 666 ; Cassation, 14 mars 1904, *ibid.*, XIX, p. 825 ; Cassation, 8 mars 1920, *ibid.*, XXXII, p. 299.

Sur la question de savoir si l'assuré désintéressé par ses assureurs peut agir en justice contre l'auteur du dommage, voyez, dans le sens de l'affirmative, Havre, 25 février 1908, *ibid.*, XXIV, p. 42 ; — *contrà*, Cassation belge, 30 décembre 1909, *ibid.*, XXV, p. 531.

III. — Dans le même sens, voyez Marseille, 16 mai 1921, ce Rec., XXVII, p. 697 ; Havre, 8 et 29 décembre 1920, *Rec. Havre*, 1920. I. 44 ; rappr. Marseille, 27 juillet 1904, *ibid.*, XX, p. 236 ; Marseille, 1er avril 1912, *ibid.*, XXVIII, p. 64 ; Rouen, 5 février 1919, *ibid.*, XXXI, p. 381 ; Havre, 13 janvier 1919, *ibid.*, XXXI, p. 529, et, en ce qui concerne l'application de la clause attributive de compétence, Alger, 31 mai 1899, *ibid.*, XV, p. 52 ; Cassation, 29 mars 1909, *ibid.*, XXV, p. 165. Mais, lorsqu'il n'y a qu'un seul contrat constaté par le connaissement, les clauses de celui-ci peuvent être applicables aux opérations qui sont le préalable et la suite du transport par mer, bien qu'elles soient accomplies par le service de transit de l'armateur ; voyez Cassation, 26 octobre 1909, *ibid.*, XXV, p. 470 ; Cassation, 16 juillet 1912, *ibid.*, XXVIII, p. 332 (1) ; spécialement en matière de clauses d'exonération, voyez Marseille, 29 décembre 1910, *ibid.*, XXVI, p. 685 ; Rouen, 13 mai 1910, *ibid.*, XXVI, p. 22 (§ III) ; — comp. Marseille, 9 janvier 1914, *ibid.*, XXIX, p. 765.

IV. — Voyez Havre, 15 décembre 1886, ce Rec., II, p. 565, et la note ; rappr. Cassation, 14 mai 1895, *ibid.*, XI, p. 292 ; Rouen, 12 mars 1913, *ibid.*, XXVIII, p. 838.

(1) Il paraît donc trop absolu de dire « que, d'après la jurisprudence « la plus récente de la Cour de cassation, le contrat de transport « maritime prend fin dès que la marchandise a été débarquée et se « trouve à quai, et qu'à partir de ce moment ce sont les règles du droit « commun qui deviennent applicables pour les avaries et manquants « postérieurs au débarquement » (Trib. com. Havre, 8 et 29 décembre 1920, *Rec. Havre*, 1920. I. 44). — Comp. Havre, 31 décembre 1920, *infrà*, p. 75.

En sens contraire, lorsque c'est en exécution des clauses du connaissement que les marchandises ont été laissées sous la garde du transporteur après déchargement, voyez Rouen, 10 mars 1917, *ibid.*, XXX, p. 487 ; Havre, 5 septembre 1917, *ibid.*, XXXI, p. 116, où les deux hypothèses sont nettement distinguées et opposées ; Havre, 31 décembre 1920, *infrà*, p. 75 ; rappr. Havre, 20 mars 1912, *ibid.*, XXVIII, p. 851 ; Marseille, 25 août 1903, *ibid.*, XX, p. 877. — Voyez toutefois Cassation, 18 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 148, et la note, et Havre, 3 décembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 435, d'où il résulterait que l'article 435 ne peut s'appliquer aux actions basées sur un fait indépendant de la navigation.

COUR DE CASSATION (Ch. civ.)

15 décembre 1920

Pilotage. Obligation. Navires étrangers en mer libre.

Navire : « Corcovado ».

Le fait qu'un navire étranger, à destin[illegible] du Havre, se trouvait encore en dehors des eaux territo[illegible]ials quand il a refusé de recevoir un pilote qui lui offrait ses services, ne le dispense pas de payer le pilote comme s'il s'en était servi.

Cap. Looft c. Peter.

ARRÊT

« La Cour,

Sur le moyen unique :

Attendu que Peter, pilote de la station du Havre, a prétendu que, dans la nuit du 30 août 1911, à la hauteur de Douvres, il s'était présenté au capitaine Looft, commandant le steamer étranger *Corcovado*, en route pour le Havre, pour lui offrir ses services ; que ce capitaine, sans lui répondre, avait continué sa route et que le navire était entré au port du Havre ;

Attendu que, assigné en paiement de la somme de

937 fr. 48 pour droits de pilotage, le capitaine Looft soutenu que le décret du 29 août 1854 invoqué contre ne pouvait obliger un navire étranger, se trouvant en n libre, à prendre un pilote ;

Mais, attendu, d'une part, qu'aux termes de l'art. 34 du décret du 12 décembre 1806, ayant force de loi, tout bâtiment entrant dans un port doit avoir un pilote, et que, si le capitaine refuse d'en prendre un, il est tenu de le payer comme s'il s'en était servi ; que l'article 41 du même décret réserve aux préfets maritimes le droit de déterminer, par des règlements appropriés aux nécessités de la navigation de chaque port, la zone où le pilote peut se transporter pour faire son service ;

Attendu, d'autre part, qu'il appartient à chaque État, par mesure de police et de sécurité, de déterminer les conditions d'accès de ses eaux territoriales, d'entrée et de sortie de ses ports ;

Attendu que le règlement pour le pilotage de l'arrondissement maritime du Havre, édicté en vertu de ces principes et rendu exécutoire par le décret du 29 août 1854, dispose, à l'article 216, que « tout bâtiment en mer, destiné pour le « Havre ou Honfleur, est tenu de recevoir le pilote qui se « présente le premier, sans pouvoir le refuser sous prétexte « de trop grand éloignement » ; que ce décret assujettit à la taxe du pilotage, sans distinction de nationalité, tous les navires à destination du Havre et qui entrent dans ce port et confère au pilote le droit d'aller à leur rencontre aussi bien dans les eaux libres que dans les eaux territoriales ;

Attendu, en conséquence, qu'en rejetant, par confirmation du jugement, le moyen de droit invoqué par le capitaine Looft, l'arrêt attaqué n'a point violé les textes visés au moyen ;

Par ces motifs,

Rejette... »

Du 15 décembre 1920. — Ch. civile. — Prés. : M. Sarrut ; M. Furby, rapp. ; M. Blondel, av. gén. ; Mes de Ségogne (pour le cap. Looft) et Mornard (pour Peter), avocats.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce du Havre, du 4 mars 1912, ce Rec., XXVIII, p. 576, et la note, l'arrêt de la Cour d'appel de Rouen du 24 décembre 1912, objet du pourvoi, *ibid.*, XXIX, p. 31, et les observations de M. Ch. Lyon-Caen sur ces deux décisions, *Revue*

critique, 1913, p. 410, et 1914, p. 402 .— Cf. P. de Valroger, note sous Douai, 6 juillet 1910, ce Rec., XXVI, p. 14.

Sur l'impossibilité pour les capitaines étrangers de se retrancher derrière leur ignorance des règlements français concernant le pilotage, voyez Havre, 22 décembre 1890, *Rec. Havre*, 1891. 1. 10 ; Nantes, 11 juillet 1868, *Rec. Nantes*, 1868. 1. 320.

COUR DE CASSATION (Ch. req.)

26 avril 1921

Surestaries. Licence d'importation. Obtention tardive.

Navire : « Vesla ».

La condamnation de l'affréteur au paiement de surestaries et de contrestaries est justifiée lorsque le retard du navire a eu pour cause la négligence de cet affréteur à produire les justifications et déclarations exigées pour l'importation des marchandises à destination (en Russie, dans l'espèce).

Schreter c. Hansen.

ARRÊT

« La Cour,

Sur le moyen unique pris de la violation des articles 295, 300, C. com., 1148, 1315, C. civ., des règles de la preuve et de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, pour défaut de motifs et manque de base légale :

Attendu que le pourvoi reproche à l'arrêt attaqué d'avoir, en confirmant simplement, par adoption de ses motifs, le jugement frappé d'appel, condamné Schreter à payer en totalité des surestaries et contrestaries, à raison du séjour prolongé du vapeur *Vesla* dans le port anglais de Troon, sous le prétexte que ledit Schreter était en faute de n'avoir pas observé les formalités prescrites pour les importations de marchandises en Russie, sans répondre à des conclusions faisant ressortir que les premiers juges avaient commis une

erreur matérielle en tirant la présomption que Schreter connaissait l'exigence de ces formalités de ce que la règlementation du Gouvernement Russe aurait été publiée au *Journal Officiel* de la République Française, alors qu'en réalité cette publication n'avait eu lieu que dans un journal anglais, ainsi qu'il en était justifié, pour la première fois, devant la Cour d'appel ;

Mais, attendu que l'arrêt, en s'appropriant les motifs des premiers juges, a fondé sur d'autres motifs que celui critiqué par le pourvoi la décision par laquelle il a mis à la charge exclusive de Schreter les conséquences du retard subi par le vapeur *Vesla* ; qu'il constate, en effet, que Schreter, spécialiste en la matière, n'ignorait pas les restrictions apportées, en raison des événements, à la libre pratique de la navigation dans la mer Blanche ; qu'au surplus, le navire *Skulda*, affrété par lui antérieurement, avait été déjà retenu à Troon, pour l'accomplissement des mêmes formalités ; que c'est donc uniquement par suite de la négligence de l'affréteur à produire à la Commission anglo-russe siégeant à Londres les justifications et déclarations exigées, que le *Vesla* a été retenu jusqu'à l'accomplissement de formalités qu'il dépendait de lui d'abréger ;

Attendu que ces constatations souveraines justifient légalement la décision attaquée, sans que la Cour d'appel ait eu besoin de répondre à une argumentation qui constituait non un chef spécial de conclusions, mais un simple moyen nouveau de discussion à l'appui des conclusions de Schreter, qui tendaient au rejet de la demande d'Hansen, armateur du *Vesla* ; que, par suite, l'arrêt attaqué n'a violé aucun des textes visés au pourvoi ;

Par ces motifs,

Rejette... »

Du 26 avril 1921. — Ch. des requêtes. — Prés. : M. Mérillon ; M. Rambaud, rapp. ; M. Matter, av. gén. ; Me Mornard, avocat.

Observation. — Sur l'obligation pour l'affréteur d'accomplir sans retard les formalités concernant les marchandises auxquelles est subordonnée l'autorisation de procéder au chargement ou au déchargement, voyez Cassation, 31 juillet 1894, ce Rec., X, p. 151 ; Havre, 7 février 1893, *ibid.*, VIII, p. 542 ; Marseille, 3 novembre 1916, *ibid.*, XXX,

p. 574 ; Anvers, 26 septembre 1899, *ibid.*, XV, p. 240 ; Gênes, 15 décembre 1893, *ibid.*, IX, p. 783 ; Trib. sup. hanséatique, 19 février 1886, *ibid.*, II, p. 453 ; So-og Handelsret, 7 mai 1884, *ibid.*, II, p. 360. — Cf. Danjon, *Droit maritime*, t. III, n° 877.

CONSEIL D'ETAT

9 juillet 1920

Réquisitions. Commissions d'évaluation. Ministre. Directives.

Les commissions chargées de donner un avis sur le prix des réquisitions de navires ne sont pas des juridictions et le ministre de la Marine a pu, sans porter atteinte aux droits des intéressés, indiquer par voie de circulaire à ces organismes administratifs des principes directeurs pour l'établissement de leurs propositions.

Comité central des Armateurs de France c. Ministre de la Marine.

ARRÊT

« Le Conseil d'Etat,

Vu la requête et le mémoire ampliatif présentés pour le Comité central des Armateurs de France, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler deux actes du ministre de la Marine, en date des 25 janvier et 24 février 1915, qualifiés « décisions » par ledit Comité et relatifs au calcul des indemnités pour les navires réquisitionnés ;

Considérant que les commissions chargées de donner un avis sur le prix des prestations ne sont pas des juridictions ; qu'elles constituent des organismes administratifs destinés à éclairer l'autorité militaire ou maritime ; qu'il appartenait au ministre de leur indiquer, par voie de circulaire, un certain nombre de principes directeurs, en vue d'obtenir l'adoption de bases communes dans leurs propositions, et qu'il n'a porté par là aucune atteinte aux droits que les intéressés peuvent faire valoir ultérieurement devant les tribunaux judiciaires ;

Décide :

La requête susvisée du Comité central des Armateurs de France est rejetée. »

Du 9 juillet 1920. — M. Porché, rapp. ; M. Mazerat, comm. du gouv. ; Me de Ségogne, avocat.

COUR D'APPEL DE PARIS

27 juillet 1920

Assurance maritime. Compétence. Non-commerçant. — Assurance par commissionnaire. Débiteur de la prime.

Navire : « Hikosan-Maru ».

I. — *L'action en paiement d'une prime d'assurance maritime sur corps d'un navire de commerce est de la compétence du Tribunal de commerce, même si le souscripteur de la police n'est pas commerçant.*

II. — *Le souscripteur d'une police d'assurance maritime qui a agi comme commissionnaire est personnellement obligé au paiement de la prime, alors même que l'assureur aurait eu connaissance des commettants.*

Pierron c. « Motor Union » et « United British ».

Le Tribunal de commerce de la Seine avait rendu, le 21 mars 1919, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Sur le renvoi à raison de la matière :

Attendu que, résistant à la demande qui tend au paiement de la somme de 78.774 fr. 58 pour prime d'assurance maritime, Pierron soutient que, n'étant pas commerçant, ce Tribunal ne serait pas compétent pour connaître du litige ;

Mais, attendu qu'aux termes de l'article 631 du Code de commerce, les tribunaux consulaires sont compétents pour connaître de toutes contestations relatives aux actes de commerce entre toutes personnes et que l'article 633 du Code de

commerce énumère parmi les actes de commerce toutes assurances concernant le commerce de mer ;

Attendu qu'il ressort des débats et des documents soumis que, le 14 décembre 1916, Marcel Pierron, agissant pour le compte de MM. Shaco Adams et Cie, a, par l'intermédiaire de M. Boistel, courtier juré d'assurances à Paris, souscrit aux Sociétés « Motor Union » et « United British » une police d'assurance maritime sur corps de navire à vapeur pour une valeur assurée de 461.000 francs, portant sur le navire *Hikosan-Maru* ;

Attendu que le fait par Marcel Pierron d'avoir signé un tel contrat constitue un acte commercial qui le rend justiciable de ce Tribunal ; qu'il échet, en conséquence, de repousser l'exception opposée ;

Par ces motifs,

Rejette l'exception opposée à raison de la matière ; se déclare compétent ; retient la cause ;

Au fond :

Attendu qu'il est justifié que le montant des primes était exigible au moment de la signature du contrat ; que ces primes s'élèvent à la somme vérifiée de 78.774 fr. 58 ; que, faute par Pierron de justifier de sa libération ou de compensations liquides et exigibles, il y a lieu de l'obliger au paiement de ladite somme, ce en accueillant la demande ;

Par ces motifs,

Condamne Marcel Pierron par les voies de droit à payer à la « Motor Union » et à la « United British » la somme de 78.774 fr. 58, avec intérêts de droit ;

Et le condamne aux dépens. »

Du 21 mars 1919. — Prés. : M. Barbas.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Statuant sur l'opposition formée par Marcel Pierron à l'exécution d'un précédent arrêt de cette chambre rendu par défaut, faute de conclure, le 16 décembre 1919 :

Reçoit en la forme cette opposition ;

Adoptant tant sur la compétence que sur le fond les motifs du jugement dont est appel ;

Considérant, en outre, que Pierron, ayant agi comme com-

missionnaire, s'est obligé personnellement envers les assureurs, et ce, alors même que ceux-ci auraient eu connaissance des commettants ; qu'aucune contestation ne peut s'élever sur le montant de la prime qui lui est réclamée en vertu de la police d'assurance par lui souscrite ;

Par ces motifs,

Maintient l'arrêt de défaut du 16 décembre 1919, confirmant le jugement du Tribunal de commerce de la Seine du 21 mars 1919 ;

Dit que cet arrêt sortira son plein et entier effet ;

Déboute Pierron de ses demandes et conclusions et le condamne aux dépens de son opposition. »

Du 27 juillet 1920. — Prés. : M. Le Berquier ; M. Frémont, av. gén. ; plaid. : Mes Lecouturier (pour Pierron) et Yvonne Pommay (pour les assureurs), avocats (1).

Observations. — I. — « Les actions en paiement de pri« mes d'assurances maritimes, qui se rattachent essentielle« ment à des actes de commerce, sont de la compétence du « Tribunal de commerce »; Bordeaux, 9 juillet 1906, ce Rec., XXII, p. 462. — Mais le contrat d'assurance maritime a-t-il toujours le caractère commercial ? Dans le sens de l'affirmative, voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de dr. com.*, t. VI, n°s 1104 et 1105 ; Georges Ripert, *Droit maritime*, t. I, n° 878, et t. II, n° 2213 ; Desjardins, t. VIII, n° 1644 *bis*. Cet auteur admet que « le législateur a entendu imprimer le « caractère commercial à l'assurance maritime alors même « qu'un des contractants ne se serait pas proposé un but « lucratif ». *Contrà*, Danjon, *Droit maritime*, t. I, n° 15, qui enseigne que l'article 633 du Code de commerce ne vise pas les actes « qui ne concernent pas le commerce de mer », comme, par exemple, l'assurance d'un navire de plaisance. Tel n'était pas le cas, d'ailleurs, dans l'espèce tranchée par l'arrêt rapporté ci-dessus, puisque l'assurance, bien que souscrite par un non-commerçant, portait sur un navire de commerce.

II. — Voyez l'étude de M. L. Crémieu sur *L'Assurance « pour compte de qui il appartiendra » en droit maritime*, ce Rec., XXVIII, p. 434, notamment pp. 464 et suiv., et les décisions citées (*adde* Seine, 15 juin 1918, *ibid.*, XXXI,

(1) Communication de M. Prodromidès, docteur en droit, Paris.

p. 406) ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de dr. com.*, t. VI, n° 1434 ; Danjon, *Droit marit.*, t. IV, n°s 1428 et 1428 *bis* ; Georges Ripert, *Droit marit.*, t. II, n°s 2187 et 2191, et la distinction entre l'assurance par commissionnaire et l'assurance pour compte de qui il appartiendra proprement dite, *ibid.*, n°s 2184 et 2188.

COUR D'APPEL DE PARIS

19 janvier 1921

Assurances maritimes. Navigation en convoi feux éteints. Abordage. Risque de guerre.

Navires : « Edouard-Shaki » et « Zeno ».

Un abordage qui a été causé par les conditions exceptionnelles de navigation imposées en raison des hostilités doit être attribué à un risque de guerre.

Spécialement, lorsqu'un navire naviguant en convoi tous feux éteints est entré en collision avec un autre navire également sans feux, les avaries qu'il a subies dans l'abordage doivent être mises à la charge de l'assureur qui a couvert les risques de guerre, s'il est constant que les navires se sont inopinément présentés l'un à l'autre dans des conditions rendant le choc inévitable et si aucune faute n'est établie à l'encontre des capitaines.

Ministre des Finances c. Société des Affréteurs Réunis.

ARRÊT

« La Cour,

Considérant que la collision des navires *Edouard-Shaki* et *Zeno* s'est produite dans la Manche le 31 juillet 1917, vers deux heures quinze minutes du matin ; que, conformément aux dispositions prises à raison des dangers du temps de guerre par l'autorité militaire, l'*Edouard-Shaki* naviguait tous feux éteints, en convoi avec plusieurs navires réu-

nis sous la direction de deux patrouilleurs ; que le *Zeno* ne faisait pas partie du convoi et suivait une route devant couper la sienne ; que son capitaine prétend que, lors de la rencontre, ses feux de côté étaient allumés, tandis que l'affirmation opposée résulte des énonciations du rapport de mer du capitaine de l'*Edouard-Shaki* et doit être retenue jusqu'à preuve contraire ; qu'en tous cas, il est constant que dans l'obscurité les deux navires se sont inopinément présentés l'un devant l'autre, à une distance et dans des conditions qui, malgré la manœuvre de part et d'autre ordonnée, rendaient le choc inévitable ;

Considérant que la Cour de l'Amirauté anglaise, appelée à prononcer sur les responsabilités engagées dans l'abordage, a jugé qu'aucune faute n'était établie à la charge des capitaines de l'un et de l'autre navires; que cette appréciation est justifiée par toutes les circonstances connues du sinistre ; qu'il ne saurait notamment être fait grief au *Zeno* d'avoir eu ses feux éteints, comme l'étaient par ordre des autorités ceux de l'*Edouard-Shaki*, cette précaution étant alors couramment usitée par crainte des sous-marins ;

Considérant que des constatations qui précèdent il résulte que l'abordage a été causé par les conditions exceptionnelles de navigation imposées, à raison des hostilités, au vapeur *Edouard-Shaki* et spécialement par l'absence de ses feux ; que, par suite, l'avarie subie par ce navire a été justement attribuée à un risque de guerre ;

Par ces motifs,

Confirme le jugement dont est appel ;

Déboute le ministre des Finances, représentant l'Etat français, de toutes ses demandes et conclusions ;

Le condamne en cette qualité à l'amende et aux dépens d'appel. »

Du 19 janvier 1921. — Prés. : M. Paul André ; M. Wattinne, av. gén. ; plaid. : Mes Fraisse (pour le ministre des Finances) et Léopold Dor, du barreau de Marseille (pour la Société des Affréteurs Réunis), avocats.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de la Seine, du 7 mai 1919, dont était appel, ce Rec., XXXII, p. 110, et la note ; *adde* Paris, 28 juillet 1920 et 19 janvier 1921, *ibid.*, XXXII, pp. 547 et 552 ; Seine, 18 juin 1918, 5 décembre 1919 et 23 décembre 1920, *ibid.*, XXXII,

pp. 392, 395 et 589 ; Bordeaux, 21 juin 1920, *ibid.*, XXXII, p. 366.

La distinction entre les risques de guerre et les risques de mer ordinaires, au point de vue de l'assurance maritime, a fait l'objet de nombreuses décisions de justice au cours de ces dernières années. Cette jurisprudence est rapportée et commentée dans l'étude de M. E. Audouin, publiée dans ce Recueil, (v. *suprà*, p. 1), sur *L'Assurance contre les risques de guerre et la navigation sans feux ou en convoi pendant la guerre de 1914-1918*.

COUR D'APPEL DE ROUEN

30 juin 1920

Abordage. Décision du tribunal maritime commercial. Chose jugée. — Vapeur et voilier. Présomptions de faute. — Organisation du service à bord. Responsabilité.

Navires : « Phryné » et « Pangani ».

I. — *Le Tribunal de commerce ne saurait relever à la charge d'un capitaine, pour le déclarer coupable de quasi-délits engageant sa responsabilité dans un abordage, des faits qui auraient constitué des infractions à des articles du Règlement international de 1897, alors que le Tribunal maritime commercial a jugé que ce capitaine n'avait pas contrevenu auxdits articles et l'a affranchi de toute responsabilité dans les causes de l'abordage.*

II. — *Au cas d'abordage entre vapeur et voilier, l'armateur du voilier qui actionne l'armateur du vapeur comme personnellement responsable ne peut invoquer à son encontre aucune présomption de faute. Cette action en responsabilité personnelle ne peut trouver de base que dans une contravention aux lois ou règlements ou dans une faute de droit commun précise, certaine et taxativement déterminée.*

III. — *L'organisation du service à bord incombe personnellement au capitaine, et lorsque le navire a passé les visites annuelles et de partance et qu'il était en règle tant au point de vue de la navigabilité qu'à celui de l'effectif et*

de la composition de l'équipage, la responsabilité personnelle de l'armateur ne saurait être engagée en cas d'abordage par le fait que l'homme de bossoir était occupé à vider les escarbilles. Peu importe que le conseil ait été donné à cet armateur de modifier les installations mécaniques pour monter les escarbilles, alors qu'elles n'en ont pas moins été reconnues réglementaires par l'inspecteur de la navigation.

Cap. Briend et Le Quellec et fils c. Martineau, ès qualités.

ARRÊT

« La Cour,

Considérant que par jugement en date du 30 décembre 1913, le Tribunal de commerce du Havre, rejetant l'exception tirée de la chose jugée invoquée par le capitaine Briend et l'action dirigée personnellement contre Le Quellec et fils par Laeisz, armateur du *Pangani*, a condamné conjointement et solidairement Briend et Le Quellec à rembourser à Laeisz le montant des dommages résultant de l'abordage survenu entre le *Phryné* et le *Pangani* dans la nuit du 28 janvier 1913 ;

Considérant que Briend et Le Quellec ont fait appel de cette décision et que sur leur appel Martineau, en qualité de séquestre de Laeisz, a formé un appel incident ; qu'il y a lieu, vu la connexité, de joindre ces appels pour être statué sur le tout par un seul et même arrêt ;

Sur la fin de non-recevoir :

Considérant qu'à la suite d'un abordage survenu au large du cap de la Hague, dans la nuit du 28 janvier 1913, entre le vapeur *Phryné* et le voilier *Pangani*, celui-ci coula avec son chargement et son équipage, à l'exception de quatre hommes qui furent sauvés par le *Phryné ;*

Considérant que pour ces faits Briend, capitaine du *Phryné*, et Hamon, officier de quart, furent pousuivis devant le Tribunal commercial maritime de Saint-Servan en vertu de la loi du 2 mars 1891 et, par jugement en date du 7 mai 1913, passé en force de chose jugée, déclarés non coupables, Briend d'avoir contrevenu aux dispositions de l'article 29 du Règlement du 21 février 1897, Hamon d'avoir contrevenu aux dispositions des articles 29 et 28 du même Règlement ;

Mais, considérant que Briend et Le Quellec ont été actionnés devant le Tribunal de commerce du Havre par Laeisz, armateur du *Pangani*, en réparation du préjudice que lui a causé la perte de son navire ;

Considérant que le Tribunal, faisant une distinction entre le jugement de condamnation qui lie le juge civil et le jugement d'acquittement qui lui laisse toute liberté pour apprécier les faits purgés de leurs éléments délictueux, a relevé dans la cause qui lui était déférée une prétendue faute quasi-délictuelle commise par Briend engageant sa responsabilité dans les termes de l'article 1382 du Code civil et qui justifie, selon lui, la demande de dommages-intérêts formée par Laeisz ;

Mais, considérant qu'aux termes de l'article 1351 du Code civil, les décisions de la justice répressive ayant au civil l'autorité de la chose jugée à l'égard de tous, il n'est pas permis au juge civil de méconnaître ce qui a été nécessairement et certainement décidé par le juge criminel ; qu'il y a lieu, en conséquence, de rechercher si les faits relevés à la charge de Briend par le jugement dont est appel comme constitutifs de quasi-délit, n'ont pas été certainement compris dans l'inculpation dirigée contre le capitaine Briend et Hamon, et nécessairement examinés par le Tribunal commercial maritime ;

Considérant que les juges commerciaux trouvent dans l'insuffisance de veille à bord du *Phryné*, dans l'absence de l'homme de garde au bossoir, enfin dans un défaut de manœuvre, la faute quasi-délictuelle commise par le capitaine Briend dont ils font découler sa responsabilité dans la collision du 28 janvier 1913 ;

Mais, considérant que les fautes ainsi imputées au capitaine Briend constituent les infractions aux articles 20 et 29 du Règlement international du 21 février 1897 pour lesquelles les capitaines Briend et Hamon ont été poursuivis devant le Tribunal commercial maritime ; que la sentence d'acquittement rendue en leur faveur, le 7 mai 1913, a affranchi le capitaine Briend de toute responsabilité dans les causes de l'abordage ; qu'en décidant le contraire, les juges commerciaux ont remis en question ce qui avait été définitivement jugé par la juridiction criminelle et ont, par suite, méconnu l'autorité de la chose jugée ;

Considérant enfin qu'il est sans intérêt de rechercher si,

dans la collision du 28 janvier 1913, une présomption de faute pèse sur le *Phryné*, la décision du Tribunal commercial maritime passée en force de chose jugée ayant établi l'irresponsabilité de ce navire ; qu'il y a lieu, en conséquence, d'infirmer sur ce point le jugement entrepris ;

Sur l'appel incident de Martineau, ès qualités :

Adoptant les motifs des premiers juges qui répondent suffisamment aux conclusions de l'appelant ;

Par ces motifs,

Reçoit Le Quellec et fils, Briend, Martineau, ès qualités, dans leurs appels respectifs ; et faisant droit à l'appel de Le Quellec et de Briend,

Infirme le jugement entrepris en ce qu'il a rejeté l'exception tirée de l'autorité de la chose jugée soulevée par Le Quellec et Briend ;

Réformant et statuant à nouveau, dit qu'il a été souverainement jugé par le Tribunal commercial maritime, le 7 mai 1913, que Briend, capitaine, et Hamon, officier de quart à bord du *Phryné*, n'étaient pas coupables d'infractions aux articles 20 et 29 du Règlement international du 21 février 1897 ; dit que cette constatation exclut nécessairement toute faute et toute négligence soit dans l'organisation du service de veille, soit dans la manœuvre du navire ayant contribué à occasionner l'abordage ; dit qu'il ne résulte des faits de la cause et n'est articulé aucune faute ou négligence quelconque ayant avec l'abordage une relation de cause à effet et ne rentrant pas dans les infractions aux articles 20 et 29 du Règlement international ;

Dit qu'en matière d'abordage, il n'existe aucune présomption de faute contre le vapeur et en faveur du voilier ; dit qu'en tout cas elle devrait disparaître devant l'autorité de la chose jugée qui a établi l'irresponsabilité du vapeur *Phryné* dans la collision du 28 janvier 1913 ;

Sur l'appel incident :

Confirme purement et simplement le jugement dont est appel en ce qu'il a écarté la responsabilité personnelle de Le Quellec et fils ; déclare Martineau, ès qualités, non recevable, en tout cas mal fondé dans toutes ses autres demandes, fins et conclusions ; prononce, en conséquence, maintenue de la caution fournie par Le Quellec et fils ; condamne Martineau, ès qualités, en tous les dépens. »

Du 30 juin 1920. — Prés. : M. Grapin ; M. Charvet, av.

gén. ; plaid. : Mes de Grandmaison (pour le cap. Briend et Le Quellec et fils) et Bodereau (pour Martineau), avocats (tous deux du barreau du Havre) (1).

Observations. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce du Havre, du 30 décembre 1913, dont était appel, ce Rec., XXIX, p. 730.

I. — Sur l'autorité de la chose jugée qui s'attache aux décisions des tribunaux maritimes commerciaux, voyez Cassation, 22 avril 1913, ce Rec., XXIX, p. 189, et les décisions citées ; *adde* Aix, 29 octobre 1918, *ibid.*, XXXII, p. 282. La Cour de cassation s'est de nouveau prononcée sur cette question par ses arrêts du 4 mars 1919 et du 22 octobre 1919, *ibid.*, XXXII, pp. 272 et 276. Il résulte notamment de la jurisprudence que le Tribunal de commerce, appelé à statuer sur les responsabilités encourues dans un abordage, ne saurait retenir à la charge d'un capitaine un fait qui constituerait une infraction à un article du Règlement international auquel le Tribunal maritime a jugé qu'il n'avait pas été contrevenu ; et que, d'autre part, le Tribunal de commerce ne peut pas méconnaître l'existence d'un rapport de cause à effet entre une faute déterminée et le sinistre, alors que le jugement de condamnation du Tribunal maritime implique que cette faute a été cause de l'abordage. — Voyez la note de M. Georges Ripert, ce Rec., XXXII, p. 281.

II. — Les décisions rendues en cas d'abordage entre vapeur et voilier sont fréquemment basées sur une présomption de faute à la charge du vapeur ; voyez Rouen, 28 novembre 1906, ce Rec., XXII, p. 439, et la note ; Havre, 10 mars 1908, *ibid.*, XXIII, p. 824 ; Douai, 10 février 1910, *ibid.*, XXV, p. 615. Le reproche a même été fait à la jurisprudence d'avoir parfois semblé confondre en cette matière les simples présomptions de fait avec les présomptions légales ; voyez la note sous l'arrêt de la Cour de Paris du 28 janvier 1920, ce Rec., XXXII, p. 329, arrêt qui marque d'ailleurs une tendance opposée à l'ensemble des décisions antérieures.

L'arrêt rapporté ci-dessus écarte nettement toute présomption de faute personnelle de l'armateur ; par contre, il est peu précis en ce qui concerne la présomption de faute invoquée contre le capitaine, la Cour ayant déclaré dans les motifs

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

qu'elle n'avait pas, en l'espèce, à résoudre cette question, tandis qu'elle dit expressément, dans le dispositif, « qu'en « matière d'abordage, il n'existe aucune présomption de « faute contre le vapeur et en faveur du voilier. »

III. — Rappr. Aix, 28 janvier 1907, ce Rec., XXII, p. 788 ; Havre, 23 août 1911, *ibid.*, XXVIII, p. 558 (§ III) ; — comp. Bordeaux, 18 novembre 1912, *ibid.*, XXVIII, p. 685.

Voyez aussi, sur la présomption de navigabilité et de bon état du navire résultant des visites administratives, Cassation, 18 octobre 1892, *ibid.*, VIII, p. 277, et 19 juin 1912, *ibid.*, XXVIII, p. 9 ; Rouen, 14 février 1900, *ibid.*, XV, p. 738, et 18 avril 1905, *ibid.*, XX, p. 839 ; Aix, 24 octobre 1911, *ibid.*, XXVII, p. 659 ; Havre, 9 février 1916, *ibid.*, XXX, p. 308 ; Seine, 28 juin 1920, *ibid.*, XXXII, p. 585 ; — comp. Paris, 8 janvier 1918, *ibid.*, XXXII, p. 325.

COUR D'APPEL D'AIX

10 novembre 1920

Abordage. Compétence. Défendeur étranger (art. 14, C. civ.). — Preuve. Vapeur anglais. Défaut de rapport de mer et d'affidavit. — Vitesse excessive dans la brume.

Navires : « Colonial » et « Euripides ».

I. — *Les dispositions relatives à la compétence en matière d'abordage, introduites dans l'article 407 du Code de commerce par la loi du 14 décembre 1897 et reproduites par la loi du 15 juillet 1915, n'ont porté aucune atteinte au droit qu'ont les Français, en vertu de l'article 14 du Code civil, d'appeler devant le tribunal de leur propre domicile les défendeurs étrangers qui n'ont en France ni domicile, ni résidence.*

II. — *Lorsqu'un vapeur anglais, après son abordage avec un vapeur français, n'a pas rempli les formalités prescrites par sa loi nationale, n'a fait ni rapport de mer ni déclaration sous forme d'affidavit, et ne produit que des copies de déclarations ni signées ni datées du capitaine et de l'équipage et un livre de bord sans visa ni paraphe, il y a lieu*

de reconnaître une force probante absolue au rapport de mer du vapeur français déposé immédiatement après le sinistre, confirmé dès le lendemain par les dépositions régulières de l'équipage, et corroboré par la matérialité des faits et l'appréciation des autorités administratives maritimes.

III. — *En conséquence, s'il résulte de ce rapport de mer que le vapeur français, naviguant de nuit et par temps de brume dans des parages très fréquentés, avait réduit sa vitesse à l'allure lui permettant de gouverner, le vapeur anglais doit être déclaré seul responsable de l'abordage lorsque les énonciations de son livre de bord et la violence extraordinaire du choc permettent de conclure qu'il avait conservé une vitesse excessive, même après avoir aperçu l'autre navire.*

Thomson and C° c. Sicard.

Le Tribunal de commerce de Marseille avait rendu, le 27 janvier 1920, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, à raison d'un abordage survenu au large de la côte sud de l'Angleterre, entre le vapeur *Colonial*, du port de Marseille, et le vapeur *Euripides*, du port d'Aberdeen (Ecosse), L. Sicard, armateur à Marseille et propriétaire du *Colonial*, a assigné Thomson et Cie, armateurs à Aberdeen et propriétaires de l'*Euripides*, devant le Tribunal de céans pour s'entendre déclarer responsables de la perte du *Colonial*, coulé dans la collision ;

Sur l'exception d'incompétence soulevée par les défendeurs assignés en vertu de l'article 14 du Code civil :

Attendu que les cas de compétence spécialement énumérés dans les paragraphes 5 et 6 de l'article 407 du Code de commerce, tels qu'ils ont été introduits dans la législation par la loi du 14 décembre 1897 et maintenus, sous le numéro 7, dans le même article modifié par la loi du 15 juillet 1915, ne font pas obstacle à l'application de l'article 14 du Code civil, qui attribue au Français demandeur le droit d'appeler devant le Tribunal de son propre domicile le défendeur étranger qui n'a en France ni domicile, ni résidence ; que cela résulte clairement des travaux préparatoires de la loi de 1897 et de l'interprétation faite par la jurispru-

dence de la Cour de cassation ; que la loi du 15 juillet 1915, en modifiant l'article 407 pour le mettre en harmonie avec les principes posés par la Convention internationale de Bruxelles du 23 septembre 1910, a reproduit purement et simplement les paragraphes de l'ancien article sur la compétence, question dont la Convention de Bruxelles n'avait pas eu à s'occuper ; que les défendeurs sont mal fondés à prétendre qu'il existe pour la compétence en matière d'abordage une règle internationale faisant échec au principe posé par l'article 14 ; que c'est donc à bon droit et en vertu dudit article que le Tribunal de céans est saisi du litige ;

Au fond, sur lequel concluent les défendeurs sous réserve de leur exception :

Attendu que le capitaine Valery, commandant le *Colonial*, déclare dans son rapport de mer, déposé à Southampton, le 23 mai 1917, immédiatement après l'événement, et confirmé par les dépositions des officiers et de l'équipage devant la commission d'enquête au Havre, dès le lendemain 24, que, dans la nuit du 21 au 22 mai 1917, allant de Trouville à Barry-Docks (Angleterre) et naviguant à environ 6 milles au large de Portland, il fut pris dans une brume intense et opaque, qu'il réduisit sa vitesse dans toute la mesure du possible à l'allure d'environ 2 $\frac{1}{2}$ à 3 nœuds et émit les signaux phoniques prescrits par le règlement ; qu'il entendait dans la brume les coups de sifflet de divers navires ; que, à un moment donné, soit à 3 heures 15, il perçut, parmi ces différents sifflets, un coup prolongé à bâbord avant auquel il répondit de même en répétant ce signal à une minute d'intervalle ; que, deux minutes après, il entendit un long coup de sifflet très près par bâbord et aperçut au même instant une masse noire qui lui venait droit dessus ; qu'il fit mettre aussitôt la barre tout à tribord pendant que l'autre navire signalait qu'il mettait la barre à bâbord ; que, malgré ces manœuvres de la dernière heure, moins de quatre secondes après que les deux navires se furent aperçus, la collision se produisit ; que le *Colonial* fut abordé par le travers bâbord en plein dans le milieu ; que l'*Euripides*, pénétrant dans le *Colonial* à quatre mètres de profondeur, l'accrocha, le souleva et, poursuivant sa marche en avant, le porta suspendu à son étrave pendant plus de dix minutes ; que pendant ce temps l'équipage put grimper et se sauver à bord du navire abordeur, à l'exception du maître d'équipage Justin Le Port et d'un Sénégalais qui trouvèrent la mort dans l'événement ;

que peu après le *Colonial*, dégagé de l'*Euripides*, disparaissait en plongeant par l'avant ;

Attendu que, à ces déclarations précises contenues dans un document officiel et réglementaire qui fait foi jusqu'à preuve contraire, les défendeurs ne peuvent opposer aucun document de même nature ; que le capitaine de l'*Euripides* n'a déposé aucun rapport de mer, dressé aucun acte équivalent ni fait aucune déclaration sous la foi du serment, ni surtout aucune des formalités prévues par les articles 465 et suivants de la loi anglaise (Merchant shipping act) de 1894 sur la marine marchande ; que le Tribunal ne saurait reconnaître aucune force probante aux déclarations écrites du capitaine et de l'équipage de l'*Euripides* recueillies après coup, en vue du procès actuel, par les hommes de loi anglais, simples mandataires des défendeurs ;

Attendu, cela étant, qu'il reste à examiner, à la lumière des faits et documents retenus dans les conditions ci-dessus, si les intéressés se sont conformés au Règlement du 21 février 1897, reproduisant les dispositions arrêtées par la Conférence maritime internationale de Washington, en 1889, lequel Règlement dispose, dans son article 16, que : « tout navire, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige.... doit aller à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes. — Tout navire à vapeur, en entendant, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant de son travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé » ;

Attendu que si, en l'espèce, aucun des navires ne reconnaît avoir stoppé, il résulte des documents produits par le demandeur que le *Colonial*, par suite de la brume et déjà depuis 2 heures 30 du matin, avait réduit sa vitesse à l'allure très modérée de 2 $\frac{1}{2}$ à 3 nœuds, limite de celle qui lui permettait encore de gouverner ; que ces déclarations ne sont en rien contredites par les circonstances de l'événement ;

Attendu, par contre, que si le capitaine de l'*Euripides* déclare avoir également réduit sa vitesse à 4 nœuds environ, allure modérée eu égard à sa vitesse normale de 15 nœuds, cette déclaration se trouve contredite par le fait lui-même si l'on considère que, dans la collision, l'étrave

de l'*Euripides* pénétra de quatre mètres dans les flancs du *Colonial*, que ce dernier a été en quelque sorte embroché, enlevé et porté dans cette position pendant plus de dix minutes, ce qui démontre que l'*Euripides*, au moment de l'abordage, quelle que fût la relation de sa masse à celle du *Colonial*, contrairement aux prescriptions réglementaires et aux déclarations de son capitaine, s'avançait animé d'une vitesse encore excessive et n'avait pas pris cette allure très modérée, ne naviguait pas avec cette précaution exigées par les règlements ;

Attendu que cette constatation de fait, à savoir de la nature et de la modalité de la collision, suffit, sans qu'il soit nécessaire de procéder à une enquête, à résoudre la question de responsabilité ; que le capitaine de l'*Euripides*, naviguant de nuit, par une brume opaque, dans des parages fréquentés par de nombreux navires dont il entendait les signaux, a commis la faute de n'avoir point diminué suffisamment sa vitesse ; que, d'autre part, aucune faute de ce genre ne peut être relevée à l'encontre du capitaine du *Colonial* ; que, après cela, le Tribunal ne saurait s'attarder à apprécier des manœuvres faites à la dernière minute, et pourrait-on dire à la dernière seconde, qui ont été sans aucune influence sur l'événement ; que, dans ces conditions, la faute de l'un des capitaines étant admise, il ne peut s'agir, comme le plaident les défendeurs, d'un abordage fortuit ou même douteux ;

Attendu que cette appréciation est conforme à celle déjà faite par toutes les autorités administratives françaises et, notamment, à l'avis émis par la Commission supérieure des Naufrages, le 26 juillet 1917, qui estime que la responsabilité de l'accident incombe tout entière au vapeur anglais qui ne s'est pas conformé à la règle édictée par l'article 16 du Règlement sur les abordages ; que, sans être lié par ces décisions administratives rendues sans instruction ou débats contradictoires, le Tribunal estime néanmoins qu'elles peuvent, dans une certaine mesure, sauf plus ample et mieux informé résultant de débats contradictoires à l'audience, guider ses appréciations ;

Attendu, en conséquence, que le demandeur est pleinement fondé à réclamer le remboursement de son navire le *Colonial*, dont la valeur par lui justifiée au moment de l'événement était de 1.300.000 francs ;

Par ces motifs,

Se déclare compétent et condamne les défendeurs aux dépens de l'incident ;

Et, de même suite, statuant contradictoirement au fond sur les conclusions respectives des parties, sans s'arrêter aux fins en enquête prises par les défendeurs, déclare que la responsabilité de l'abordage incombe tout entière à l'*Euripides ;*

En conséquence, condamne Thomson et C° à payer à Louis Sicard la somme de 1.300.000 francs, montant des causes de la demande, avec intérêts de droit et tous frais et dépens. »

Du 27 janvier 1920. — Prés. : M. Duboul.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que le jugement entrepris, dont la Cour adopte les motifs, est pleinement justifié par les éléments de la cause ; que, d'une part, en effet, l'exception d'incompétence soulevée par les appelants, qu'ils reprennent devant la Cour, n'est pas sérieusement soutenable en l'état de la jurisprudence unanime et des travaux préparatoires de la loi de 1897, modificative de l'art. 407 du Code de commerce, qui proclament qu'aucune atteinte n'a été portée par cette dernière disposition législative au droit résultant pour le Français de l'article 14 du Code civil d'appeler devant le tribunal de son propre domicile un défendeur étranger qui n'a en France ni domicile ni résidence ; qu'il est également certain que la loi du 15 juillet 1915 n'a modifié ce même article 407, à la suite de la Convention internationale de Bruxelles, qu'au point de vue du règlement des avaries en cas d'abordage, mais n'a nullement touché à la question de compétence ;

Sur le fond :

Attendu, d'autre part, qu'il résulte du rapport de mer régulièrement déposé à Southampton, le 23 mai 1917, immédiatement après le sinistre, par le capitaine du *Colonial* et confirmé par les dépositions des officiers et de l'équipage devant la Commission d'enquête du Havre dès le lendemain 24 mai, qu'en raison de la brume intense et opaque le *Colonial* avait réduit sa vitesse à l'allure de 2 $\frac{1}{2}$ à 3 nœuds, limite extrême de celle qui lui était nécessaire pour gouverner ; qu'à 3 heures 15 il répondit par un coup de sifflet, répété à chaque minute, à celui qu'il avait perçu à bâbord ; que,

deux minutes après, il entendit un nouveau coup de sifflet très près à bâbord et aperçut au même instant une masse noire qui lui venait dessus ; qu'il fit mettre aussitôt la barre toute à tribord, mais que, malgré cette manœuvre, moins de quatre secondes après la collision se produisit ;

Attendu que c'étaient bien là les mesures réglementaires qui lui étaient prescrites par le paragraphe 2 de l'article 16 du Règlement international du 21 février 1897 en cette occurrence ;

Attendu, par contre, que le capitaine de l'*Euripides*, qui ne formule du reste aucune critique de manœuvre à l'égard du capitaine du *Colonial*, ne peut justifier qu'il se soit, de son côté, conformé, lui aussi, aux prescriptions réglementaires commandées par les circonstances ; que, malgré les obligations de la loi anglaise de 1894 et les circonstances particulièrement graves de l'abordage, qui avait entraîné la mort de deux hommes de l'équipage, il n'a fait aucun rapport de mer, ni, postérieurement à l'abordage, de déclaration sous serment, sous forme d'affidavit devant notaire ; que les appelants produisent simplement des copies des déclarations ni signées ni datées du capitaine et de l'équipage recueillies par leurs solicitors qui n'ont aucune espèce de force probante ; que le livre de bord qu'ils produisent, en raison de son état matériel, sans visa ni paraphe, interrompu et arrêté sans raison le 24 mai 1917, ne présente qu'un bien faible caractère de sincérité, mais qu'il est à remarquer que, contrairement aux allégations des appelants et aux extraits de ce livre qu'ils produisaient seuls en première instance, il ne mentionne pas qu'au moment de l'abordage la vitesse du navire ait été réduite à 30 tours de révolution ; qu'il est donc à présumer qu'au mépris de la prudence la plus élémentaire et des prescriptions légales sus-rappelées, dans ce chenal étroit, très fréquenté par la navigation, par un temps de brume épaisse et compacte, l'*Euripides* s'est maintenu à sa vitesse presque normale, dans tous les cas à une allure excessive ; que cette probabilité se justifie des constatations matérielles, à savoir : l'avarie énorme faite au *Colonial* dans les flancs duquel il a pénétré de 4 mètres, qu'il a retourné, presque soulevé sur le flanc tribord et porté dans cette position plus de dix minutes, la violence du choc qui a renversé et sérieusement contusionné les hommes de son propre équipage, enfin les avaries qu'il a eues à son étrave

et qui indiquent par leur position que le *Colonial* a été atteint en plein bâbord ;

Attendu que le livre de bord révèle encore qu'il s'est écoulé cinq minutes entre le moment où l'*Euripides* a aperçu le feu blanc du *Colonial* et le moment de l'abordage ; que cet intervalle de cinq minutes était plus que suffisant pour réduire la vitesse et faire même machine en arrière, manœuvre qui n'a été exécutée, d'après le livre de bord, qu'après la collision ;

Attendu, par ailleurs, que la force probante qui s'attache en général à un rapport de mer régulier, comme celui déposé par le capitaine du *Colonial*, et suivi, dès le lendemain, des dépositions régulières du personnel de l'équipage, est absolue lorsque, comme dans l'espèce, l'adversaire n'en produit aucun, ni aucun autre document équivalent le contredisant et lorsqu'il est corroboré à la fois par la matérialité des faits et par l'appréciation des autorités administratives maritimes, qui ont estimé que la responsabilité de l'accident incombe tout entière au vapeur anglais ;

Attendu qu'en l'état l'excès de vitesse de l'*Euripides*, unique cause de la collision, étant dès maintenant suffisamment démontrée, la question d'un abordage fortuit ou même douteux allégué par les appelants ne peut se poser et, partant, leur demande d'enquête à cette fin devient inutile et superflue ;

Attendu que les appelants n'apportent aucun élément nouveau d'évaluation permettant de réduire le montant des dommages-intérêts alloués qui semblent bien représenter la valeur exacte du vapeur coulé à la suite de la collision ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges,

Confirme le jugement dont est appel ; dit qu'il sortira son plein et entier effet ;

Déboute, en conséquence, les appelants de leur appel et de toutes leurs fins et conclusions tant principales que subsidiaires et les condamne à l'amende et aux entiers dépens. »

Du 10 novembre 1920 .— Prés. : M. Dumas ; M. de Montvallon, av. gén. ; plaid. Mes V. Vial (pour Thomson and C°) et Léopold Dor (pour Sicard), avocats (tous deux du barreau de Marseille).

Observations. — I. — Dans le même sens, Paris, 15 novembre 1900, ce Rec., XVI, p. 758. Voir aussi les conclusions

de M. le Procureur général Baudouin, sous l'arrêt de cassation du 5 juin 1905, ce Rec., XXI, p. 12.

La Convention de Bruxelles de 1910 (1) n'a rien changé aux règles de compétence en matière d'abordage. Les avant-projets qui avaient été préparés n'ont pas eu de suite jusqu'ici. C'est donc avec raison que l'arrêt indique que la loi du 15 juillet 1915 (2), qui a modifié l'article 407 pour y incorporer les dispositions de la Convention de Bruxelles, n'a pas touché à la question de compétence.

II. — La jurisprudence française attache la plus grande importance, avec raison, à la régularité du rapport de mer et à son dépôt dans les 24 heures ; alors qu'en Angleterre ou aux Etats-Unis la question d'abordage se décide surtout d'après les dépositions orales des témoins produits à l'audience, en France, les rapports de mer des deux navires sont les pièces principales sur lesquelles le Tribunal base sa conviction. Chacun des deux systèmes, l'anglo-saxon et le français, ont leurs avantages et leurs inconvénients. Le principal avantage du système français est que le capitaine, tenu de rédiger, déposer et affirmer son rapport dans le court espace de 24 heures, n'a pas le temps matériel de consulter des conseils techniques ou juridiques et que le Tribunal a ainsi une version de premier jet et *ne varietur*.

Voir, sur ce point, Aix, 16 mai 1916, *Rec. Marseille*, 1917. 1. 191, confirmant Marseille, 21 avril 1914, *Rec. Marseille*, 1914. 1. 287, où, en présence de deux rapports de mer nettement contradictoires, le Tribunal et la Cour ont donné la préférence à celui qui avait été déposé dans les 24 heures et écartèrent du débat celui qui n'avait été déposé que trois jours après l'arrivée du navire en rade (dans le même sens, Aix, 24 juin 1920, confirmant Marseille, 9 août 1919) ; Aix, 9 mars 1916, *Rec. Marseille*, 1917. 1. 168, confirmant Marseille, 16 février 1909, *ibid.*, 1909. 1. 191, où le rapport déposé dans les 24 heures est préféré à celui dont le dépôt avait été postérieur de deux jours à la date du sinistre ; Aix, 26 novembre 1911, ce Rec., XVI, p. 337, confirmant Marseille, 29 novembre 1899, *Rec. Marseille*, 1900. 1. 57.

L'arrêt rapporté ici déclare avec raison que les déclarations écrites recueillies par les hommes de loi de l'une des

(1) Ce Rec., t. XXVI, p 256.
(2) Ce Rec., t. XXX, p. 161.

parties ne peuvent être admises comme preuve ; ces déclarations, connues en Angleterre sous le nom de « statements of witnesses », ne seraient d'ailleurs pas admises non plus devant la Cour de l'Amirauté. Le système anglais, très différent du système français, consiste à faire recueillir par les solicitors les déclarations de témoins que l'on doit produire devant la Cour de l'Amirauté. Ces *statements* ne sont ni datés, ni signés parce qu'ils ne sont nullement destinés à être produits en justice. Mais le barrister, ou avocat plaidant, lorsqu'il interroge les témoins produits par son client, a sous les yeux les *statements* ainsi préalablement recueillis par le solicitor. Le témoin, en effet, n'est pas interrogé par le juge, comme en France et généralement dans les autres pays de l'Europe continentale, mais par l'avocat de la partie qui le produit. Il est ensuite contre-interrogé, *cross-examined*, par l'avocat adverse, et c'est ce contre-interrogatoire, dans lequel les avocats anglais sont passés maîtres, qui est la sauvegarde et comme le pivot de tout leur système de preuve entièrement basé sur la preuve testimoniale.

Le système américain est le même, avec cette différence que l'attorney joue le double rôle du solicitor et du barrister.

C'est avec raison aussi que l'arrêt retient l'absence de tout rapport de mer ou de tous autres actes équivalents de la part du navire anglais. Sans doute, la loi anglaise ne prescrit pas le rapport de mer avec la même rigueur que la loi française et les lois de l'Europe continentale ; mais il n'est pas exact de dire, comme l'avait fait un arrêt de la Cour d'Aix du 19 juillet 1917 (*Rec. Marseille*, 1918. 1. 179), « qu'en Grande-Bretagne le rapport de mer officiel n'existe pas. » L'erreur s'explique par ce fait que la Cour, dans cet arrêt du 19 juillet 1917, cite à l'appui de son opinion un jugement du Tribunal de commerce de Dunkerque du 14 décembre 1886. Or, la loi anglaise de la marine marchande, qui organise, entre autres choses, les enquêtes en matière d'accidents maritimes, est de 1894, par conséquent postérieure au jugement de Dunkerque.

Ce sont les articles 465 et suivants du Merchant Shipping Act de 1894 qui indiquent que, lorsqu'un accident maritime se produit dans les eaux du Royaume-Uni, l'enquête doit être faite par l'officier garde-côtes ou l'officier de douanes du port le plus rapproché et, quand l'accident se produit en dehors des eaux du Royaume-Uni, par lesdits officiers au premier

port du Royaume-Uni où arrive le bateau. L'enquête peut être faite également par une personne nommée à cet effet par le ministère du Commerce et, en fait, il existe, dans chaque port de quelque importance, un fonctionnaire spécial nommé par le ministère du Commerce, appelé *Receiver of wrecks*, dont la fonction est de recevoir les dépositions en matière de sinistres maritimes. Le navire anglais ne peut donc faire de rapport devant le *Receiver of wrecks* avant d'aborder dans un port du Royaume-Uni ; mais il peut faire ce rapport dès qu'il y aborde ; et une différence entre la déposition devant le *Receiver of wrecks* et le rapport de mer français est que ce dernier est toujours fait par le capitaine, même lorsqu'il n'a pas assisté à l'accident, alors que devant le *Receiver of wrecks*, on fait déposer l'officier qui était de quart au moment de l'accident ; le capitaine fait aussi une déposition séparée s'il a assisté à une partie de l'accident. A l'étranger, un navire anglais peut d'ailleurs faire un rapport de mer, *protest*, devant le Consul anglais.

Dans le même sens que l'arrêt recueilli, Tribunal de commerce de la Seine, 26 octobre 1917, *Gaz. du Palais*, 25 avril 1918, et Aix, 26 novembre 1900, confirmant Marseille, 29 novembre 1899, précités.

Sur la valeur des enquêtes administratives maritimes, la jurisprudence est fixée dans le sens que les tribunaux ne sont pas liés par ces enquêtes et les rapports des diverses autorités telles que la Commission supérieure des Naufrages, mais qu'enquêtes et rapports constituent des éléments d'appréciation dont il y a lieu de tenir compte en déterminant la responsabilité. Voir notamment dans ce sens Marseille, 2 avril 1890, ce Rec., VI, p. 58, et la note, et Seine, 12 juin 1895, *ibid.*, XII, p. 50, et la note. Rappr. Aix, 6 mars 1894, ce Rec., X, p. 197.

III. — Sur la question de la vitesse en temps de brume, voir le jugement du Tribunal de commerce de Bordeaux du 18 juin 1920 (*Général-Galliéni* et *Camana*), *infrà*, p. 80, et la note.

L. D.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE

21 octobre 1920

Assurance sur facultés. Chargement en cale. Preuve.

Navire : « Begona ».

En l'état d'une police d'assurance couvrant des marchandises embarquées « sous le pont », l'assuré n'est recevable dans son action en indemnité que s'il fait la preuve que sa marchandise a été transportée dans les cales. Cette preuve ne résulte pas de la seule attestation de l'arrimeur au port de départ, le capitaine, que le connaissement autorisait à charger en pontée, ayant pu faire sortir la marchandise des cales en cours de route, et les emballages des quantités manquantes n'ayant d'ailleurs pas été retrouvés.

Landauer et Cie c. Cie « Le Foncier de France et des Colonies ».

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu qu'il est acquis aux débats que, par avenant n° 556, en date du 7 janvier 1919, les sieurs Thornton et Cie, de Malaga, ont assuré pour le compte de qui de droit, à la Cie d'assurances maritimes « Le Foncier de France et des Colonies », 1.500 caisses d'amandes pesant 22.500 kilogs, embarquées à bord du navire *Begona*, en chargement, et que ces caisses étaient expédiées à Landauer et Cie, à Manchester ;

Attendu que les demandeurs exposent qu'à l'arrivée du bateau dans ce dernier port, il a été reconnu que les amandes contenues dans 141 caisses étaient avariées et que 217 caisses n'ont pu être retrouvées ; qu'ils prétendent qu'au départ, les caisses d'amandes dont il s'agit auraient été chargées dans les cales du navire, et que, dès lors, à raison de l'assurance contractée, la Cie « Le Foncier de France et des Colonies » devrait être tenue de payer le montant des avaries et de la perte subies, soit une somme de fr. 34.805, 74 ;

Attendu que l'avenant d'assurance dont se prévalent les

demandeurs stipule que : « conformément aux conditions « générales et moyennant la prime d'une peseta vingt-cinq « pour cent la Cie « Le Foncier de France et des Colonies » « assure à MM. Thornton et Cie, pour le compte de qui il « appartiendra, la somme de 98.550 pesetas sur la valeur « de 1.500 caisses d'amandes du poids de 22.500 kil., em- « barquées « sous le pont » du vapeur *Begona* dans son « voyage de Malaga à Manchester » ;

Attendu qu'il ressort nettement de cette stipulation de la police que les marchandises assurées devaient être embarquées « sous le pont », c'est-à-dire dans les cales ;

Attendu dès lors que, pour que Landauer et Cie soient recevables à introduire une demande en paiement d'avaries contre la Cie d'assurances, il importe qu'ils démontrent avant tout que la marchandise a rempli les conditions prévues au contrat, c'est-à-dire qu'elle a été transportée dans les cales du bateau ;

Attendu que les demandeurs prétendent trouver cette preuve dans une attestation donnée par un arrimeur et dans un rapport dressé à Manchester par un expert commis ;

Mais, attendu que ces documents n'ont pas la force probante que leur attribuent Landauer et Cie ;

Attendu, en effet, en admettant même que l'arrimeur dont il s'agit ait chargé à Malaga dans la cale les 1.500 caisses d'amandes dont il s'agit, il n'est pas impossible qu'en cours de route, à une escale quelconque, le capitaine du bateau, lequel, d'après le connaissement, avait la faculté de charger cette marchandise en pontée, l'ait fait sortir des cales, pour la mettre sur le pont ;

Attendu, d'autre part, qu'il ressort d'un extrait du livre de bord qu'en cours de route un nombre considérable de marchandises chargées sur le pont ont été entraînées à la mer par la force de la tempête ; que l'expert chargé d'examiner la marchandise au port d'arrivée déclare textuellement qu'il n'a pas vu le vapeur quand il a été déchargé à Manchester ; qu'il constate seulement qu'il a trouvé sur le quai une grande pile d'amandes mouillées et très avariées, qui avaient été enlevées à la cale en masse, et que cette masse de sale matière s'échauffait beaucoup ; qu'on ne saurait conclure de cette constatation que ces amandes sorties des cales étaient bien celles des demandeurs, alors qu'il ressort du manifeste que le bateau contenait, outre les

22.500 kil. d'amandes destinées à Landauer et Cie, environ 60.000 kil. de ce même produit expédiés à d'autres consignataires, et ce, tant en caisses qu'en sacs ; qu'il convient de remarquer que cet expert n'a pas constaté la présence du bois des 217 caisses manquantes, et que notamment pour ces 217 caisses manquantes il paraît évident à ce Tribunal que si lesdites caisses avaient été dans les cales, leur bois aurait été tout au moins retrouvé ; que, dans ces conditions, à raison des présomptions graves et précises qui permettent de supposer que les caisses d'amandes dont il s'agit n'étaient pas dans les cales du bateau, et faute par Landauer et Cie d'apporter la preuve contraire, qui leur incombe, en qualité de demandeurs, il convient de déclarer leur demande non recevable et de la repousser ;

Par ces motifs,

Déclare Landauer et Cie non recevables en leur demande ; les en déboute ; les condamne aux dépens. »

Du 21 octobre 1920. — Prés. : M. Legrand ; plaid. : Me Fleureau, agréé (pour Landauer et Cie), et M. Prodromidès (pour le Foncier de France) (1).

Observation. — Les motifs du jugement rapporté appellent certaines réserves. En effet, de simples hypothèses sur l'aggravation des risques (en l'espèce, celle du remaniement de l'arrimage) ne sauraient servir de base à une décision judiciaire (Cassation, 14 janvier 1898, ce Rec., V, p. 466). D'autre part, lorsque l'assuré a fait la preuve de la mise en risques dans les conditions stipulées, il semble bien que ce soit à l'assureur qu'il incombe de faire la preuve du fait nouveau dégageant sa responsabilité (rapprochez, au sujet d'un prétendu déchargement en cours de route, Rennes, 14 mai 1903, *ibid.*, XIX, p. 25).

(1) Communication de M. Prodromidès, docteur en droit, Paris.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE

4 décembre 1920

Assurance pour compte. Indemnité. Action. — Avaries communes. Relâche. Perte totale ultérieure. — Indemnité d'assurance. Cours du change.

Navire : « Goritzia ».

I. — *L'assurance maritime conclue par un commissionnaire « pour compte de qui il appartiendra » crée un lien de droit entre l'assureur et le propriétaire de la chose assurée, et celui-ci, bien que ne figurant pas au contrat, est fondé à agir contre l'assureur en paiement de l'indemnité.*

II. — *Les frais faits pendant une relâche décidée pour le salut commun ne sauraient donner lieu à un règlement d'avaries communes lorsque, avant d'arriver à destination, le navire et la cargaison ont été totalement perdus.*

Spécialement, les frais de douane et autres occasionnés par le déchargement, le magasinage et le rechargement de la cargaison doivent être considérés comme des avaries particulières à la charge de l'assureur sur corps, lorsque ces diverses opérations ont eu pour seul motif de permettre la visite du navire et la réparation de ses avaries.

III. — *Lorsque la somme assurée est stipulée en francs et que les frais dont l'assuré demande à être indemnisé ont été réglés par lui en monnaie étrangère, le cours du change applicable pour le calcul de l'indemnité est celui du jour où l'assuré a fait ses débours, et non le cours du jour où l'indemnité lui est payée.*

Oriental Navigation Cy c. Cie Centrale d'Assurances maritimes.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, suivant polices nos 157.697 et 157.698, en date à Paris du 26 janvier 1917, enregistrées, conclues par l'intermédiaire de Charles Marret, courtier juré d'assurances,

de Neuflize et Cie, agissant pour compte de qui il appartiendra, ont assuré à diverses Compagnies la somme de fr. 2.260.000, portant sur les corps, quille, agrès, apparaux, victuailles et toutes dépendances, ainsi que sur les machines, chaudières et tous leurs approvisionnements du navire à vapeur de pavillon urugayen nommé *Goritzia*, estimés de gré à gré à la somme de fr. 4.000.000, et ce pour le voyage de New-York au Havre, plus 30 jours ;

Attendu que la Compagnie Centrale d'Assurances Maritimes a pour sa part assuré dans les conditions ci-dessus la somme de 150.000 francs ;

Attendu que le steamer *Goritzia* quitta New-York le 10 janvier 1917, avec un chargement de marchandises diverses à destination du Havre ; qu'il résulte du rapport de mer déposé par son capitaine, le 5 février 1917, au vice-consulat d'Uruguay à Horta-Fayal, qu'au cours de son voyage et à la suite de violentes tempêtes, le navire fatigua énormément et subit des avaries telles qu'après consultation des officiers il fut décidé que, pour sauver le steamer et sa cargaison, il fallait virer de bord et relâcher à Fayal, ce qui fut fait ;

Attendu qu'à son arrivée à Fayal, le navire fut examiné par des experts commis par le vice-consul de l'Uruguay, lesquels, afin de découvrir les causes des avaries et de faire exécuter les réparations nécessitées par ces dernières, ordonnèrent le débarquement de la cargaison ; que, cette opération effectuée, les experts procédèrent à un nouvel examen, à la suite duquel ils déterminèrent les travaux nécessaires, déclarant que les avaries par eux constatées avaient été causées par des conditions adverses de temps et par la grosse mer ;

Attendu que le navire fut réparé conformément aux indications des experts et reprit la mer le 19 avril 1917, faisant route, sur ordre de l'Amirauté anglaise, pour Falmouth, puis pour Portland ; mais que, le 29 avril, à 3 h. 45, il fut canonné et coulé par un sous-marin par 50°36 de latitude N. et 2°55 de longitude W. ;

Attendu que se prétendant fondée, en qualité de propriétaire du *Goritzia*, à réclamer le bénéfice de l'assurance contractée par de Neuflize et Cie pour compte de qui il appartiendra, l'Oriental Navigation Cy présenta au Comité des Assureurs maritimes de Paris le compte des pertes par elle éprouvées à raison des avaries subies par ce vapeur dans

les conditions précisées ci-dessus ; que, conformément à l'usage, ce compte fut examiné par M. Audouin, secrétaire du Comité des Assureurs, lequel, au nom de certaines Compagnies assurant ensemble une valeur de fr. 1.785.000, et au nombre desquelles figure la Compagnie Centrale d'Assurances Maritimes, établit, le 6 mars 1918, une dispache dans laquelle il refusa de classer, à raison de leur nature, plusieurs articles dudit compte ;

Attendu que l'Oriental Navigation Cy n'accepte pas la dispache établie par M. Audouin et assigne devant ce Tribunal la Compagnie Centrale d'Assurances Maritimes et, dans le dernier état de la procédure, lui réclame paiement de la somme de 114 £, soit en monnaie anglaise, soit en monnaie française au cours du jour du paiement, ladite somme représentant, d'après la demanderesse, la part incombant à la Compagnie défenderesse dans les articles du compte rejeté par le dispacheur lors du classement opéré par lui ;

Attendu que la Compagnie Centrale d'Assurances Maritimes soutient et fait plaider tout d'abord que la demande introduite contre elle ne serait pas recevable :

1° parce qu'elle n'aurait traité qu'avec de Neuflize et Cie et n'aurait, par suite, aucun lien de droit avec la Cie demanderesse, qui n'aurait pas été partie au contrat ;

2° parce que, affirme-t-elle, de Neuflize et Cie auraient accepté, le 10 juillet 1918, paiement de la somme de fr. 1.290,15, fixée par la dispache comme montant de la part d'avaries à sa charge et lui auraient délivré un reçu portant mention qu'au moyen du paiement ainsi effectué elle était entièrement libérée et garantie de toute réclamation ultérieure ;

Sur le premier moyen d'irrecevabilité :

Attendu que la police n° 157.697, versée aux débats, a été conclue par de Neuflize et Cie pour le compte de qui il appartiendra ; qu'il est de jurisprudence que lorsque semblable contrat est passé dans ces conditions par un commissionnaire, ce qui est formellement autorisé par l'article 332 du Code de commerce, l'assureur s'engage non seulement avec le mandataire souscripteur de l'assurance, mais encore avec le mandant dans quelque temps qu'il lui soit nommé ; qu'ainsi donc, l'assurance pour compte de qui il appartiendra crée un lien de droit non seulement entre les parties dénommées au contrat, mais encore avec tous les propriétaires présents et futurs de la chose assurée ;

Attendu, d'ailleurs, qu'il est établi par les documents versés aux débats, et notamment par une lettre du Comité des Assureurs de Paris signée de son secrétaire Audouin, dispacheur agréé par la Compagnie défenderesse, ladite lettre datée du 17 juin 1918, à enregistrer, adressée à Marret, courtier juré d'assurances et en cette qualité mandataire à la fois des assureurs et des assurés, qu'antérieurement à cette date, l'Oriental Navigation Cy s'était déjà révélée comme propriétaire du *Goritzia* et avait réclamé le bénéfice de l'assurance contractée par de Neuflize et Cie, sans que cette réclamation ait fait l'objet d'aucune contestation ; qu'il convient donc, faisant application des principes rappelés plus haut, de décider qu'il existe un lien de droit certain entre l'Oriental Navigation Cy et la Compagnie défenderesse et qu'en conséquence le premier moyen d'irrecevabilité opposé par celle-ci ne peut être accueilli ;

Sur le second moyen d'irrecevabilité :

Attendu que le reçu invoqué par la Compagnie défenderesse n'est pas versé aux débats et que, par suite, le Tribunal se trouve dans l'impossibilité de vérifier s'il est exact qu'un paiement ait été effectué entre les mains de de Neuflize et Cie et si ceux-ci ont ou non signé une décharge dans les termes indiqués par la Compagnie défenderesse ;

Attendu, d'ailleurs, qu'en tenant pour établies les allégations de celle-ci, dont l'Oriental Navigation Cy ne conteste pas l'exactitude, il résulte des documents produits et notamment d'une lettre écrite par le courtier Marret, le 1er août 1918, c'est-à-dire postérieurement au paiement allégué, que la Compagnie demanderesse ou bien n'avait pas eu connaissance de ce paiement, qui avait du reste été effectué à tort entre les mains de de Neuflize et Cie, puisque les véritables bénéficiaires de l'assurance s'étaient fait connaître, ou bien ne considérait pas l'acceptation de ce paiement comme une renonciation à ses droits ; qu'au surplus, Marret, mandataire des assureurs et des assurés, partageait également cette manière de voir, puisque, l'Oriental Navigation Cy le priant d'intervenir une fois encore auprès du dispacheur pour l'amener à modifier son point de vue, il répondait : « Je vais leur donner communication de votre lettre » et non pas: « vous avez renoncé à votre réclamation en acceptant le paiement effectué le 10 juillet 1918 » ;

Attendu, en conséquence, qu'il est établi que les parties

ont entendu soumettre au Tribunal une question de principe sur laquelle elles étaient en désaccord et que, dans leur commune intention, le paiement allégué était, malgré les mentions d'usage imprimées sur les quittances délivrées, effectué et reçu sous toutes réserves réciproques ;

Attendu qu'il échet dès lors de rejeter le deuxième moyen opposé par la Compagnie défenderesse et de déclarer la demande recevable ;

Au fond :

Attendu que la somme de 114 £ faisant l'objet de la demande se décompose comme suit :

Frais de douane concernant le chargement, honoraires d'expertise, frais consulaires concernant le chargement, ensemble	£ 312.4.9
Frais de déchargement et de rechargement de la cargaison.....	£ 2.288.9.6
Frais de magasinage.....	£ 435.1.8
Soit au total.....	£ 3.036.12.3

soit, puisque la Compagnie défenderesse assurait 150.000 sur la valeur d'assurance de 4.000.000,

$$\frac{£\,3.036.12.3 \times 150.000}{4.000.000} = £\,114\ ;$$

qu'il s'agit de savoir si les frais ci-dessus détaillés pouvaient ou non être écartés par le dispacheur ;

Attendu que la relâche du *Goritzia* à Fayal ayant été décidée après délibération des officiers, en vue du salut commun, il n'est pas douteux que, si le vapeur était arrivé à bon port au Havre, il y aurait eu lieu à règlement d'avaries communes ; que, dans ce cas, la difficulté soumise au Tribunal, à supposer qu'elle se soit produite, aurait été tranchée d'après des principes et une jurisprudence qui ne peuvent trouver actuellement leur application, puisque la perte totale du vapeur est survenue avant son arrivée à destination et que, par conséquent, un règlement d'avaries communes est désormais impossible ;

Attendu, dès lors, qu'il convient, faisant abstraction de ces principes et de cette jurisprudence, de rechercher uniquement si les frais non classés dans la dispache ont eu

pour cause directe la réparation des avaries survenues au vapeur ;

Attendu que ces frais sont uniquement des frais de douane et autres perçus à l'occasion du débarquement de la cargaison et des frais faits pour le déchargement, le magasinage et le rechargement de ladite cargaison ; qu'il résulte formellement du rapport des experts que les marchandises n'ont pas été avariées, que leur débarquement n'a nullement été prescrit pour leur donner des soins et leur éviter un dommage, mais seulement pour permettre la visite complète du vapeur et la réparation des avaries de celui-ci ; qu'au surplus, le dispacheur a mis à la charge des assureurs sur corps, qui ont accepté sa décision, les frais de main-d'œuvre faits pour déplacer la cargaison à bord, lors de la première visite des experts, et que les frais litigieux ne sont en somme que le coût d'un déplacement plus important de la cargaison prescrit par les experts pour l'accomplissement complet de leur mission ;

Attendu, en conséquence, qu'il convient de décider que ces frais doivent être, vu les circonstances, considérés comme des avaries particulières concernant le navire et par suite être payés par les assureurs sur corps qui ont couvert non seulement le risque de perte totale, mais aussi le risque d'avaries particulières ;

Attendu que le principe de la demande apparaissant ainsi comme fondé, il ne reste plus à statuer que sur son quantum ;

Attendu que la Compagnie défenderesse ne saurait méconnaître que le montant des frais que le dispacheur a refusé de classer s'élève pour sa part à £ 114 ; qu'en effet, lesdits frais n'ont pas été rejetés par le dispacheur comme non justifiés en fait, mais comme n'étant pas, en droit, à la charge des assureurs sur corps ; qu'il s'agit donc uniquement de décider si ladite somme de £ 114 doit être ou non payée en livres anglaises et, dans le cas où elle devrait être payée en francs, à quel taux de change doit s'opérer la conversion ;

Attendu que les assureurs ont assuré le corps du *Goritzia* pour une somme stipulée en francs ; que le paiement du montant des avaries doit donc être effectué en francs et non en livres sterling, ce qui serait contraire à la loi, aucune

convention ne stipulant le paiement en livres, ainsi qu'il est dit ci-dessus ;

Attendu que l'Oriental Navigation Cy soutient et fait plaider qu'ayant déboursé des livres, elle doit, si elle reçoit des francs en échange, recevoir ceux-ci au cours du change du jour du paiement, puisqu'il faut que la somme qu'elle recevra en francs soit suffisante pour que sa conversion en monnaie anglaise lui donne un nombre de livres égal au montant de ses débours effectués dans cette monnaie ; que, s'il en était autrement, elle subirait par le fait du retard de sa débitrice un préjudice injustifié ;

Mais, attendu que la créance de l'Oriental Navigation Cy contre ses assureurs est née le jour où, à la suite des avaries du *Goritzia*, elle a dû faire les débours pour leur réparation ; que c'est donc à ce jour qu'il faut se placer pour évaluer le montant de ladite créance, laquelle doit, par conséquent, être calculée d'après le cours des changes audit jour ;

Attendu que s'il est constant qu'à raison du retard apporté au règlement de cette créance, l'Oriental Navigation Cy risque de subir un préjudice, par suite de la fluctuation des changes, il convient de rappeler qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil, dans les obligations qui se bornent au paiement d'une certaine somme, les dommages-intérêts résultant du retard dans l'exécution ne consistent jamais que dans la condamnation aux intérêts fixés par la loi, et que le paiement de dommages-intérêts distincts des intérêts moratoires de la créance, prévu par le paragraphe final dudit article, est subordonné à la mauvaise foi du débiteur, laquelle, dans l'espèce, n'est ni établie ni même alléguée ;

Attendu que la prétention de l'Oriental Navigation Cy de recevoir des francs au cours de la livre sterling au jour du paiement ne peut donc être admise ;

Attendu, d'ailleurs, qu'il résulte des débats et des documents soumis qu'une partie des débours dont le remboursement est en litige ont été effectués non pas en livres, mais en monnaie portugaise ; que les assureurs ont accepté que le dispacheur établisse tant la conversion de la monnaie portugaise en livres que la conversion des livres en francs d'après un cours de change contre lequel l'Oriental Navigation Cy n'a pas protesté et qu'elle a même formellement accepté puisqu'aux termes de son assignation elle a réclamé

aux assureurs la somme de 3.095 fr. 10, soit 114 £ au cours de 27,15 fixé par le dispacheur ; que ce n'est que par conclusions ultérieures qu'elle est revenue sur cette acceptation, mais que celle-ci doit être considérée comme définitive ;

Attendu, en conséquence, qu'il échet de faire droit à la demande de l'Oriental Navigation Cy, mais seulement jusqu'à concurrence de 3.095 fr. 10, représentant 114 £ au cours de 27,15 ;

Par ces motifs,

Condamne la Compagnie Centrale d'Assurances Maritimes à payer à l'Oriental Navigation Cy, avec intérêts selon droit, la somme de 3.095 fr. 10 ;

Déclare la Compagnie demanderesse mal fondée dans le surplus de sa demande, l'en déboute ;

Condamne la Compagnie Centrale d'Assurances Maritimes aux dépens. »

Du 4 décembre 1920. — Prés. : M. Trouillier ; plaid. : Mes Léopold Dor, du barreau de Marseille (pour l'Oriental Navigation Cy), et Chairy (pour la Compagnie Centrale d'Assurances), avocats.

Observations. — I. — Voyez L. Crémieu, *L'assurance « pour compte de qui il appartiendra » en droit maritime*, ce Rec., t. XXVIII, p. 437, notamment pp. 473 et suiv., la doctrine et la jurisprudence citées ; *adde* Nantes, 12 mai 1917, *Rec. Nantes*, 1917. 1. 247 ; Danjon, *Droit marit.*, t. V, n° 1600 ; Georges Ripert, *Droit marit.*, t. II, nos 2186 et 2192.

II. — « Il ne peut y avoir contribution lorsque l'actif de « la communauté a disparu » (Georges Ripert, *op. cit.*, t. II, n° 2030). Mais le caractère de l'avarie se trouve-t-il modifié par le fait que tout le résultat utile du sacrifice s'est trouvé anéanti ? Cf. Danjon, *op. cit.*, t. III, n° 1002. Il semble bien résulter, des termes du jugement rapporté ci-dessus, que la question de principe n'a pas été tranchée par le Tribunal de commerce de la Seine, qui se borne à déclarer que les frais litigieux « doivent être, vu les circonstances, *considérés* comme des avaries particulières concernant le navire ».

Les dépenses faites pendant la relâche du *Goritzia* ne pouvant être classées en avaries communes et n'ayant pas eu d'autre motif que la réparation d'une avarie à la charge

exclusive des assureurs sur corps, la question qui se posait au Tribunal était la suivante : Toutes ces dépenses, sans exception, devaient-elles être considérées comme des accessoires des avaries-dommages du navire et mises, par suite, à la charge de l'assureur sur corps ? Fallait-il, au contraire, faire entre ces dépenses une distinction, non d'après leur motif, puisque ce motif était le même pour toutes, à savoir la réparation du navire, mais d'après l'objet sur lequel elles avaient porté ? Le Tribunal n'a pas admis la légitimité de cette distinction, et il a décidé que les frais de déchargement, de magasinage et de rechargement de la cargaison incombaient à l'assureur sur corps, comme l'avarie qui les avait seule nécessités. Cette décision est conforme à une nombreuse jurisprudence, d'après laquelle les frais en question doivent être supportés par le navire lorsqu'ils ont pour cause une avarie particulière de ce navire ; voyez Cassation, 2 décembre 1840, *Sirey*, 1841, p. 226 ; Cassation, 8 juin 1863, *Dalloz*, 1863. 1. 416 ; Cassation, 10 août 1880, *Rec. Havre*, 1881. 2. 78 ; Rouen, 5 novembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 491 ; Marseille, 19 mars 1857, *Rec. Marseille*, 1857. 1. 127 ; Rennes, 27 avril 1860, *Sirey*, 1861, p. 270 ; Rennes, 27 juillet 1860, *Rec. Marseille*, 1861. 2. 186 ; Bordeaux, 2 juin 1869, *Dalloz*, 1870. 2. 36 ; Rouen, 7 mars 1883, *Rec. Havre*, 1883. 2. 87 ; Caen, 10 janvier 1888, ce Rec., IV, p. 393.

Sur la même question, cf. Desjardins, *Traité*, t. IV, n° 1011 ; Lyon-Caen en Renault, *Traité de dr. com.*, t. VI, n° 920 ; Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, n° 2083 ; Danjon, *Droit maritime*, t. III, n° 1066.

III. — Rappr. Seine, 20 novembre 1920, *Gaz. Pal.* 1921. 1. 31 ; par ce jugement, le Tribunal de commerce a décidé qu'un tiers qui a fait l'avance des surestaries en livres sterling doit être remboursé d'après le cours du jour où il a payé, et non d'après celui du jour du remboursement.

Sur la règle d'après laquelle, à défaut de convention contraire, tout paiement fait en France doit être effectué en monnaie française, voyez Cassation, 11 juillet 1917, *Gaz. Pal.*, 1916-17, p. 866.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN

16 avril 1920

Connaissement non signé du chargeur. Griffe. Clauses dérogeant aux usages. — Déchargement d'office autorisé. Surestaries.

I. — *Les clauses du connaissement qui dérogent aux conditions habituelles du port ne sont pas opposables au réclamateur, lorsque ce connaissement n'a pas été signé par le chargeur* (1).

L'apposition d'une simple griffe ne peut pas être considérée comme équivalant à une signature.

II. — *Le capitaine autorisé à débarquer d'office et qui n'a pas usé de cette faculté est sans droit à réclamer des surestaries* (2).

Cap. Holmberg c. Société Anonyme de Transit Jules Roy.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le capitaine Holmberg réclame à la Société anonyme de Transit Jules Roy une somme de 13.175 fr. 10 pour surestaries ;

Attendu que la Société anonyme de Transit Jules Roy offre de tenir compte au capitaine Holmberg d'une somme de 611 fr. 45, montant des surestaries établies en conformité des stipulations de six connaissements signés par les chargeurs ;

Attendu que, pour le surplus, la Société anonyme de Transit Jules Roy oppose que les connaissements dont se prévaut le capitaine n'ont pas été signés par les chargeurs, que les énonciations desdits connaissements sont étrangères aux

(1-2) Le Tribunal de commerce de Rouen s'est prononcé dans le même sens sur ces deux questions par un autre jugement rendu à la même date du 16 avril 1920 (cap. Lebreton c. Société Jules Roy), rapporté dans le *Recueil du Havre*, 1920. 2. 47.

conditions habituelles du port de Rouen, qu'elles ne sont donc pas opposables au réclamateur qui est au droit des chargeurs ;

Attendu, en fait, que les connaissements dont il vient d'être question ne sont pas signés des chargeurs ;

Attendu, il est vrai, que le capitaine Holmberg fait observer qu'un certain nombre de ces connaissements sont munis de griffes équivalentes à la signature des chargeurs ;

Mais, attendu que l'apposition sur un connaissement d'une simple griffe ne peut être considérée comme équivalant à une signature ; qu'au surplus, il est à remarquer que les désignations des griffes apposées ne correspondent sur aucun des connaissements à la raison sociale des chargeurs mentionnée sur ces titres ;

Attendu que le capitaine Holmberg fait aussi remarquer que les connaissements dont s'agit ont été rédigés en Suède ; que ces connaissements se trouvent ainsi régis par la loi suédoise ;

Mais, attendu qu'il n'apparaît pas que les observations présentées ci-dessus soient en opposition avec les dispositions de la loi suédoise ;

Attendu que c'est à bon droit, en outre, que la Société anonyme de Transit Jules Roy fait remarquer que, suivant les conditions que le capitaine s'était lui-même imposées, celui-ci avait la faculté de débarquer d'office ; que, n'ayant pas usé de cette faculté, il a perdu tout droit à des surestaries ;

Par ces motifs,

Déclare suffisante et valide l'offre faite de la somme de 611 fr. 45 par la Société anonyme de Transit Jules Roy ;

Rejette la demande du capitaine Holmberg comme mal fondée et l'en déboute ;

Le condamne en tous les dépens. »

Du 16 avril 1920. — Prés. : M. Clamageran ; plaid. : Mes Montier (pour le capitaine) et Lamy (pour la Société Jules Roy), agréés.

Observations. — I. — Dans le sens qu'à défaut de signature du chargeur sur le connaissement, le transporteur ne peut pas invoquer les clauses de ce titre qui dérogent au droit commun, voyez Aix (Ch. réunies), 7 mai 1913, ce Rec., XXIX, p. 48 ; Cassation, 20 octobre 1914, *ibid.*, XXX, p. 13 ;

Bordeaux, 6 juillet 1920, *ibid.*, XXXII, p. 572, et les décisions citées ; *adde* Marseille, 21 mars 1921, *infrà*, p. 104. — *Contrà*, Rouen, 24 juillet 1905, ce Rec., XXI, p. 307 ; Rouen, 24 décembre 1918, *ibid.*, XXXI, p. 493, et, dans le même sens que cette décision, arrêt de Montpellier du 20 février 1914 (P. Dubonnet c. Charopoulos et Angelis ; navire : *Chrisomali Th. Sifnéo*) ; Paris, 1er février 1919, ce Rec., XXXII, p. 575 (en note) ; B. Abram, note sous Aix, 18 mai 1910, *ibid.*, XXVI, p. 39.

Par un jugement du 31 octobre 1919, le Tribunal de commerce de Rouen avait admis que l'apposition d'une griffe pouvait tenir lieu de la signature du chargeur. Ce jugement est ainsi conçu :

« Attendu qu'à l'arrivée à Rouen du vapeur *Ville-de-Casablanca,* il a été constaté par le capitaine Guillou un manquant de 1.920 litres de vin sur un lot de 150 fûts à la consignation de la Compagnie Hâvraise Péninsulaire ; — Attendu que ladite Compagnie entend réclamer le montant de la perte éprouvée de ce fait par ses commettants au capitaine Guillou et à la Compagnie H.-P.-L.-M. agents de ses armateurs, conjointement et solidairement ; qu'elle demande à cet effet au Tribunal de se déclarer compétent pour connaître du présent litige, et cela, en dépit des stipulations de la clause 15 du connaissement, attribuant au Tribunal de Marseille le règlement de toutes contestations relatives à l'exécution de ce transport ; — Sur la compétence : Attendu qu'à l'appui de sa demande, la Compagnie Hâvraise Péninsulaire fait valoir que le connaissement n'aurait pas été signé par les chargeurs, Schlyter frères et C°, à Alger, mais simplement revêtu de la griffe de cette maison ; qu'elle soutient que cette signature était indispensable pour permettre au capitaine de se prévaloir des clauses du connaissement restrictives de sa propre responsabilité ou attributives d'une juridiction exorbitante du droit commun ; que, dans ces conditions, elle se croit fondée à dire que le Tribunal de Rouen a été valablement saisi du litige dont s'agit ; — Mais, attendu que le connaissement porte sous la rubrique « le chargeur », à l'endroit où se trouve habituellement la signature de ce dernier, la griffe de la maison Schlyter frères et C°, nettement lisible ; qu'il n'est pas rare dans la pratique des transports maritimes de remplacer par une telle griffe la signature des expéditeurs sur le connaissement, et qu'on peut admettre, sans aller pour cela à l'encontre des prescriptions de l'article 282 du Code de commerce, que l'apposition de cette griffe équivaut la signature requise ; — Attendu, en effet, qu'il paraît invraisemblable que le chargeur ait pu apposer sa griffe

sur le connaissement que lui présentait le capitaine Guillou, sans avoir au préalable pris connaissance de son contenu, que cette apposition confirmait donc sans conteste son bon accord avec les armateurs sur les conditions qui régissaient le transport de la marchandise ; — Attendu, d'autre part, que l'accomplissement mis au dos du connaissement par la Compagnie Hâvraise Péninsulaire indique suffisamment qu'elle-même en acceptait la teneur, puisque la seule réserve qu'elle ait formulée vise uniquement les constatations matérielles faites par le capitaine visiteur, relativement aux avaries, et non pas la clause de compétence, objet du présent litige ; — Attendu qu'il résulte de ce qui précède, qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter aux objections soulevées par la Compagnie Hâvraise Péninsulaire et qu'il échet pour le Tribunal de se déclarer incompétent et de renvoyer la cause et les parties devant les juges qui doivent en connaître ; — Par ces motifs, Se déclare incompétent, etc. ». — (Trib. de commerce de Rouen, 31 octobre 1919 ; Prés. : M. Aubin).

De même, la Cour de Paris a jugé qu'un expéditeur qui avait apposé sur le connaissement le timbre humide de sa maison de commerce avait expressément accepté les conditions du contrat de transport (arrêt du 1er février 1919, précité). — *Contrà*, dans le sens du jugement rapporté ci-dessus, p. 69, voyez Marseille, 21 mars 1921, précité.

En ce qui concerne la substitution d'une griffe à la signature du capitaine, pratique dont la régularité ne semble pas contestée, voyez Cassation, 23 février et 28 juillet 1898, ce Rec., XIII, p. 609, et XIV, p. 327 ; Trib. sup. hanséatique, 21 octobre 1904, *ibid.*, XXI, p. 340 ; rappr. Marseille, 21 juin 1886, *ibid.*, II, p. 324. Cf. Danjon, *Droit marit.*, t. II, n° 670 ; Georges Ripert, *Droit marit.*, t. II, n° 1306.

II. — Voyez Marseille, 13 juillet 1911, ce Rec., t. XXVII, p. 839, et la note ; — *contrà*, Douai, 31 janvier 1907, *ibid.*, XXII, p. 604 ; Danjon, *op. cit.*, t. III, n° 887 *bis*.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

9 septembre 1920

Compétence. Etat affréteur. — Biens de l'Etat (cargaison). Insaisissabilité.

Navire : « Mount Vernon-Bridge ».

I. — *En intervenant comme affréteur dans un contrat de transport maritime, l'Etat fait acte de commerce et se rend justiciable de la juridiction consulaire ; par conséquent, il ne peut pas décliner la compétence du Tribunal de commerce sur l'action en paiement de surestaries qui lui est intentée.*

II. — *Aucun créancier de l'Etat ne peut se payer de sa créance sur des biens qui sont la propriété de l'Etat. Notamment, et malgré la clause de la charte-partie lui donnant un droit de gage sur la marchandise, un capitaine est sans droit à demander la mise sous séquestre d'une cargaison appartenant à l'Etat pour avoir paiement de surestaries qu'il prétend lui être dues.*

Cap. J. Hansen c. Mandeix, ès qualités.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que la procédure de saisie conservatoire basée sur l'article 417 du Code de procédure civile ayant été rejetée par le Président de ce siège, pour un cas semblable à la présente espèce, le capitaine J. Hansen, commandant le navire *Mount-Vernon-Bridge*, a fait assigner Mandeix devant ce Tribunal pour entendre dire et juger au principal qu'il sera condamné à lui payer la somme de 42.060 couronnes suédoises, celle de 57.011 dollars américains, celle de 5.330 marks finlandais pour surestaries et contre-surestaries, le tout au cours du jour du règlement, avec intérêts à partir de la fin du déchargement et dépens ; et, au provisoire, que la cargaison du navire sera placée sous séquestre, qui aura pour mission de la vendre publiquement jusqu'à con-

currence du total en principal et frais des trois sommes indiquées ci-dessus ;

Attendu qu'en réponse à cette assignation, Mandeix décline la compétence du Tribunal ;

Sur la compétence :

Attendu que Mandeix agit bien en qualité de représentant de l'Etat, mais que cela ne suffit pas pour faire admettre son déclinatoire ;

Attendu qu'en intervenant comme affréteur dans un contrat de transport maritime, l'Etat a fait un acte de commerce ; qu'il s'est rendu justiciable de la juridiction consulaire ; qu'il échet de le débouter de son déclinatoire ;

Par ces motifs,

Se déclare compétent, retient la cause ;

Condamne Mandeix aux dépens de l'incident ;

Sur le fond :

Attendu que la cargaison du navire *Mount-Vernon-Bridge* appartient à l'Etat français, qu'elle a été apportée au Havre suivant un connaissement établi au nom du ministère des Régions libérées, et qu'elle a été réclamée au Havre par Mandeix, agissant dans ce port au nom et comme mandataire du ministre des Régions libérées et, conséquemment, de l'Etat français ;

Attendu qu'aucun créancier de l'Etat ne peut se payer de sa créance sur des biens qui sont la propriété de l'Etat, et ce, nonobstant toute convention contraire ;

Attendu qu'une chose insaisissable ne peut être constituée en gage, et qu'il faut considérer comme nulle la clause de la charte-partie qui donne au capitaine un droit de gage sur la marchandise, alors surtout que la charte-partie a été signée à Stockholm par des mandataires étrangers, représentant les armateurs et les affréteurs ; qu'en conséquence, la mesure provisoire sollicitée ne saurait être accordée, et qu'au principal, il y a lieu de renvoyer l'affaire à l'instruction ;

Par ces motifs,

Dit n'y avoir lieu à nomination de séquestre ;

Renvoie la cause à l'instruction ;

Condamne le capitaine J. Hansen aux dépens. »

Du 9 septembre 1920. — Prés. : M. Thieullent ; plaid. : Mes de Grandmaison (pour le cap. Hansen) et Courant (pour Mandeix), avocats.

Observations. — I. — Rapprochez Dunkerque, 31 juillet 1916, ce Rec., XXX, p. 539 ; — comp., pour le cas où la décision sur les surestaries est subordonnée à l'interprétation d'un marché de fournitures conclu pour les besoins de la défense nationale, Marseille, 10 août 1915, *ibid.*, XXX, p. 372.

Il a été jugé que l'Etat peut être assigné, en qualité de transporteur, devant les tribunaux de l'ordre judiciaire (Poitiers, 26 mai 1919, *ibid.*, XXXII, p. 63) et notamment devant le tribunal de commerce (Nantes, 2 août 1919, *ibid.*, XXXII, p. 445 ; Nantes, 25 avril 1921, en cause de l'Office national de la Navigation, *Rec. Nantes*, 1921. 1. 57). La compétence commerciale a été également admise à l'égard de l'Etat actionné en paiement d'une indemnité d'assurance (Seine, 18 juin 1918, *ibid.*, XXXII, p. 392).

II. — Voyez l'ordonnance du Président du Tribunal de commerce du Havre, du 17 juillet 1920, ce Rec., XXXII, p. 599, qui décide que « les biens d'Etat, même lorsqu'ils « sont employés à une exploitation commerciale, ne sont « pas saisissables ». Il s'agissait, dans l'espèce, de la saisie conservatoire d'un navire appartenant à un Etat étranger et géré commercialement. Des décisions dans le même sens avaient été rendues précédemment dans des circonstances analogues ; voyez Havre, 9 mai 1919, *ibid.*, XXXII, p. 600 ; Havre, 17 septembre 1919, *Rec. Havre*, 1918-1919. 1. 31 ; Bordeaux, 27 avril 1920, ce Rec., XXXII, p. 602.

Sur les dommages-intérêts pour saisie indue d'un navire appartenant à un Etat étranger, voyez Havre, 1er septembre 1920, *Rec. Havre*, 1920. 1. 119.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

31 décembre 1920

Marchandises déchargées. Règles légales applicables. — Action en paiement de manquant. Prescription annale (art. 433, C. com.).

Navire : « Tongrier ».

I. — *Lorsque l'armateur n'a reçu aucun mandat quant à la réception de la marchandise au débarquement, les dispo-*

sitions légales régissant les transports maritimes sont applicables à l'action en paiement de manquants intentée par un réclamateur qui n'a retiré ses marchandises que bien après leur déchargement.

II. — *La demande en paiement de la valeur d'un manquant équivaut à une demande en livraison et, par conséquent, elle est prescrite un an après l'arrivée du navire, par application de l'article 433 du Code de commerce.*

Roussel et Homond c. Lloyd Royal Belge.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Roussel et Homond ont assigné le Lloyd Royal Belge en paiement de 4.623 fr. 17, valeur de marchandises qui auraient manqué sur une livraison de 1.263 caisses d'ananas dont ils étaient réclamateurs au débarquement du steamer *Tongrier*, venu au Havre à la consignation de ladite Société ;

Attendu que ce navire est arrivé au Havre le 3 juillet 1919 ; que son déchargement a eu lieu aussitôt ; que Roussel et Homond ont procédé à l'enlèvement de leurs caisses le 2 octobre 1919 et qu'ils ont assigné le 23 octobre 1920 ;

Attendu que Roussel et Homond, qui n'ont donné au Lloyd Royal Belge aucun mandat quant à la réception de la marchandise au débarquement, ne peuvent invoquer contre lui d'autres droits que ceux qui leur ont été conférés par le contrat de transport, c'est-à-dire par le connaissement dont ils étaient porteurs, et que le Lloyd Royal Belge n'était lié à leur égard qu'en qualité de représentant du capitaine ou, en l'espèce, comme armateur, le *Tongrier* étant sa propriété ; qu'il en découle que la solution du litige se trouve soumise aux dispositions des lois régissant les transports maritimes ;

Attendu que le 17 octobre 1919, le Lloyd Royal Belge a déclaré à Roussel et Homond qu'il les dispensait de l'observation des délais imposés par l'article 435 du Code de commerce ; que, malgré la tardivité de l'assignation, le Lloyd Royal Belge ne pourrait donc en exciper valablement pour faire échec à l'action dirigée contre lui ;

Attendu, cependant, que la demande en paiement de la valeur d'un manquant équivaut à une demande en livraison,

que les sommes devant être versées en substitution de la marchandise, le paiement qui libère le navire d'une obligation créée par le contrat de transport devient alors une forme de la livraison et qu'en conséquence, le capitaine ou son représentant est fondé à se prévaloir du paragraphe 5 de l'article 433 du Code de commerce, aux termes duquel est prescrite toute demande en délivrance de marchandises un an après l'arrivée du navire ;

Attendu que Roussel et Homond ont assigné plus de 15 mois après la date à laquelle le steamer était parvenu au port du Havre ; qu'à bon droit, le Lloyd Royal Belge conclut à l'irrecevabilité de l'instance ;

Par ces motifs,

Déclare Roussel et Homond irrecevables en leur action, les en déboute ; les condamne aux dépens. »

Du 31 décembre 1920. — Prés. : M. Danvers ; plaid. : Mes Lévarey (pour Roussel et Homond) et de Grandmaison (pour le Lloyd Royal Belge), avocats (1).

Observations. — I. — Rappr., en ce qui concerne spécialement l'application de l'article 435 du Code de commerce, Havre, 5 septembre 1917, ce Rec., XXXI, p. 116 (§ II) ; — comp. Cassation, 15 novembre 1920, *suprà*, p. 25 (§ IV) ; Havre, 3 novembre 1920, *Rec. du Havre*, 1920. 1. 95 ; — sur les conditions d'application des clauses du connaissement avant ou après le transport maritime, v. la note III, sous Cassation, 15 novembre 1920, précité.

II. — Voyez Cassation, 9 novembre 1908, ce Rec., XXIV, p. 458 ; cet arrêt déclare que « la demande en paiement du « prix des marchandises perdues en cours de voyage est de « la même nature que la demande en délivrance » ; Cassation, 8 novembre 1893, *ibid.*, IX, p. 433 ; Marseille, 2 juin 1911, *ibid.*, XXVII, p. 223 ; Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, n° 1644. Mais il peut y avoir substitution de la prescription trentenaire à la prescription annale de l'article 433, C. com., lorsque l'armateur a admis le principe de sa responsabilité ; Marseille, 21 novembre 1917, ce Rec., XXXI, p. 139, et la note.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE SAINT-NAZAIRE

6 avril 1921

Déchargement. Grains en vrac. Frais de mise en sacs.

Navires : « Cornish-City », « Norwich-City » et « Bradford-City ».

Lorsqu'un réceptionnaire a voulu recevoir en sacs des grains chargés en vrac et livrables sous palan, il y a lieu de mettre à sa charge les salaires des hommes employés à tenir les sacs lors de l'ensachement en cale.

Société Commerciale de Saint-Nazaire c. Sous-secrétaire d'Etat au Ravitaillement.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, par exploit de Me Dupuy, huissier à Paris, du 8 décembre 1920, la Société Commerciale a fait donner assignation à l'Etat français, en la personne de M. le sous-secrétaire d'Etat au Ravitaillement, à comparaître devant ce Tribunal, pour, est-il dit à cette assignation : attendu que les steamers *Cornish-City*, *Norwich-City* et *Bradford-City* ont, en septembre et octobre 1920, apporté à St-Nazaire chacun une cargaison de blé dont le Ravitaillement Général s'est porté réceptionnaire ; que la Société requérante, chargée de livrer les marchandises sous palan, a dû, le Ravitaillement Général voulant recevoir en sacs lesdits blés qui étaient en vrac à bord du navire, mettre des hommes à tenir les sacs à remplir dans les cales des trois steamers dont s'agit ; que les frais avancés de ce chef par la Société requérante sont à la charge du Ravitaillement Général et doivent être supportés par lui ; que c'est du reste conforme à l'usage et notamment à l'usage du port de St-Nazaire ; qu'il est ainsi dû pour salaires et assurances des hommes employés au travail dont s'agit : en ce qui concerne le *Cornish-City*, 8.954 fr. 10 ; le *Norwich-City*, 4.468 fr. 44 ; le *Bradford-City*, 4.567 fr. 80 ; total : 17.990 fr. 34 ; que le Ravitaillement Général se refuse à payer cette somme ; — et l'assignation dont s'agit con-

cluait ainsi : s'entendre condamner l'Etat français à payer à la Société requérante ladite somme de 17.990 fr. 34, avec intérêts de droit du jour de la demande ; s'entendre, en outre, condamner aux dépens, qui comprendront au besoin à titre de dommages-intérêts les droits tant ordinaires qu'extraordinaires d'enregistrement qui pourront être perçus à l'occasion de l'instance ;

Attendu que l'Etat français conteste cette demande ;

Mais, attendu qu'un fait principal domine le débat actuel, c'est que, sauf conventions spéciales contenues dans la charte-partie ou intervenues entre les intéressés, le navire doit livrer la marchandise de sa cargaison dans l'état où il l'a reçue ; que s'il s'agit, comme dans le cas actuel, de grains en vrac, il doit cette marchandise en vrac sous palan et que si le réceptionnaire réclame cette marchandise en sacs, il n'y a pas de doute sur le fait que c'est lui qui doit fournir les hommes destinés à tenir les sacs lors de l'ensachage en cale ou payer les salaires de ces ouvriers ; que, dans l'espèce, il n'est pas douteux que le Ravitaillement a manifesté son désir de recevoir les blés en sacs, puisqu'il a fourni des sacs à l'entrepreneur de déchargement qui s'est trouvé dans l'obligation d'employer des teneurs de sacs ; que le bon sens et la logique veulent que les frais occasionnés par ce travail supplémentaire effectué dans l'intérêt du réceptionnaire soient à la charge de ce dernier ; que la somme réclamée n'est pas contestée dans son chiffre ; que c'est seulement le point de savoir à qui, de l'armement du navire ou du réceptionnaire de la cargaison, doit incomber cette dépense spéciale ;

Attendu, par ailleurs, qu'il résulte des renseignements fournis au Tribunal émanant des courtiers maritimes du port de St-Nazaire, du syndicat des industries maritimes du port de St-Nazaire, que les teneurs de sacs sont à la charge des réceptionnaires, les armateurs étant obligés, eux, de payer ceux des manœuvres qui versent le blé dans les sacs ; que cette manière de faire en usage au port de Saint-Nazaire est également en usage aux ports de Nantes, Rouen, Bordeaux et Dunkerque ; qu'on ne comprend pas la contestation élevée sur ce point par le Ravitaillement, puisque ses contrats exécutés pendant la guerre vis-à-vis de la Société Commerciale portaient qu'il devait les frais d'ensachage ; que c'est donc à bon droit que, dès le début du travail de

déchargement, la Société Commerciale a affirmé au Ravitaillement son intention de lui facturer le salaire des teneurs de sacs, et lui en a réclamé le montant ;

Attendu que les dépens doivent suivre le sort du principal ;

Par ces motifs,

Faisant droit aux conclusions de la Société demanderesse, et déboutant en tant que besoin le Ravitaillement de toutes ses fins, moyens et conclusions,

Condamne l'Etat français, représenté par M. le sous-secrétaire d'Etat au Ravitaillement, à payer à la Société Commerciale la somme de 17.990 fr. 34, pour les causes ci-dessus énoncées, avec les intérêts à six pour cent à compter du 8 décembre 1920, date de l'assignation ;

Condamne, en outre, l'Etat français en tous les dépens. »

Du 6 avril 1921. — Prés. : M. Guillouet ; plaid. : Mes Gouzer (pour la Société Commerciale de St-Nazaire) et Leborgne (pour l'Etat), avocats (1).

Observation. — Sur la mise à la charge exclusive du réceptionnaire de l'ensachement des grains arrivant en vrac, voyez Dunkerque, 11 juillet 1893, ce Rec., IX, p. 733. — Comparez Anvers, 21 février 1910 (responsabilité du capitaine pour mise en sacs d'office), *ibid.*, XXVI, p. 549.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BORDEAUX

18 juin 1920

Abordage. Vapeur et voilier. Brume. Présomption de faute. — Preuve du cas fortuit. Vapeur anglais. Défaut de rapport de mer et d'affidavit. — Faute. Vitesse excessive dans la brume.

Navires : « Général-Galliéni » et « Camana ».

I. — *En cas d'abordage entre un vapeur et un voilier, le vapeur est présumé en faute et il lui incombe, pour dégager sa responsabilité, de faire la preuve positive que la collision a été causée par une faute du voilier ou par un cas de force*

(1) Communication de Me Galibourg, avocat à Saint-Nazaire.

majeure ou, tout au moins, par un cas fortuit. Cette présomption existe alors même que l'abordage a eu lieu par temps de brume et que le vapeur s'est conformé aux prescriptions de l'article 16 du Règlement international.

II. — *Lorsqu'un vapeur anglais, qui a abordé et coulé un navire à voiles français, ne produit ni rapport de mer ni affidavit, de simples déclarations écrites du capitaine et des gens de l'équipage de ce vapeur n'ont aucune force probante, pour établir le cas fortuit, à l'encontre du livre de bord du voilier, régulièrement visé, et de son rapport de mer.*

III. — *Un vapeur qui a abordé un voilier par temps de brume doit être déclaré responsable de l'abordage lorsqu'il est établi : 1° que le choc a été extrêmement violent, bien que le voilier ne fît qu'un mille à l'heure ; — 2° que le vapeur avait aperçu le voilier une minute au moins avant la collision et a franchi la distance qui l'en séparait encore à la vitesse de cinq nœuds, bien qu'il eût été prévenu du danger par la sirène du voilier depuis déjà quatre minutes ; — et, 3° que le capitaine du vapeur a donné des ordres de barre successifs ayant occasionné une perte de temps et n'a fait faire machine en arrière que tout au dernier moment, et non dès l'instant où il a vu le voilier.*

PELLERIN ET AUTRES c. « BLUE STAR LINE ».

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Sur la jonction :

Attendu que, bien que les instances ne soient pas liées entre les mêmes parties, elles se rapportent à un même événement, tendent au même but et que, dans l'intérêt même des parties, il convient de les joindre au fond ;

Attendu que les armateurs du *Camana* soutiennent que l'abordage du voilier *Général-Galliéni* est dû au cas fortuit et, subsidiairement, demandent au Tribunal d'ordonner une expertise ;

Attendu que l'article 20 du Règlement international sur les abordages stipule : « Lorsque deux navires, l'un à vapeur, « l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se ren- « contrer, le navire sous vapeur doit s'écarter de la route « de celui qui est à voiles » ;

Attendu que cet article est complété par les articles 21, 22 et 23, qui indiquent la conduite que doit tenir chaque navire, le voilier, d'après l'article 21, devant conserver sa route et sa vitesse, le vapeur devant, d'après les articles 22 et 23, éviter de couper la route du voilier sur l'avant de celui-ci, et, dans le cas où il s'approcherait de lui, ralentir sa vitesse ou stopper ou marcher en arrière si les circonstances le rendent nécessaire ;

Attendu que l'article 16 du Règlement prévoit de plus qu'en temps de brume tout navire à vapeur, en entendant dans une direction qui lui paraît être celle de l'avant de son travers le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution, jusqu'à ce que le danger de collision soit passé ;

Attendu qu'une jurisprudence aujourd'hui constante a décidé que, conformément à l'article 20, en cas d'abordage entre vapeur et voilier, le vapeur est présumé en faute, à moins que, pour dégager sa responsabilité, il ne puisse faire la preuve positive que la collision a été causée par une faute du voilier ou par un cas de force majeure (Cour d'Aix, 16 mai 1916 ; Cour de Rouen, 28 novembre 1906, etc...) ;

Attendu que la loi de 1915 n'a rien changé à ce principe, le nouvel article 407 du Code de commerce ne contenant pas un mot au sujet de l'abordage entre vapeur et voilier ;

Attendu que les articles 20, 22 et 23 et l'article 16 du Règlement ne se contredisent point ; que, dès lors, la seule question qui se pose est celle de savoir si le *Camana*, qui n'allègue aucune faute à l'encontre du voilier *Général-Galliéni*, a lui-même rempli les obligations que lui impose l'article 16 du code international pour la navigation en temps de brume, et si, les ayant remplies, il fait preuve que c'est par suite d'un cas fortuit que l'abordage a eu lieu ;

Attendu que les demandeurs soutiennent que le *Camana* ne peut faire cette preuve, étant donné que le capitaine n'a fait aucun rapport de mer, malgré les obligations de la loi anglaise de 1894 ; que ni le capitaine, ni l'équipage n'ont fait, postérieurement à l'abordage, de déclaration sous serment sous forme d'affidavit, devant un notaire anglais ; qu'ils produisent simplement des copies sur papier libre des livres de bord et des machines et des copies non signées ni datées des déclarations du capitaine et de l'équipage, recueil-

lies par les solicitors ou hommes de loi des armateurs du *Camana* ; que ces documents n'ont aucune force probante et ne sauraient être retenus par le Tribunal ;

Attendu que le *Général-Galliéni* produit un livre de bord, régulièrement visé par le consul à Cardiff, au moment du débarquement de l'équipage, et que les défendeurs ne peuvent y opposer aucun document de même nature ; que, dans ces conditions, le Tribunal ne saurait reconnaître aucune force probante aux déclarations écrites du capitaine et de l'équipage du *Camana* (jugé dans le même sens par le Tribunal de commerce de Marseille, le 27 janvier 1920, affaire *Colonial* et *Euripides*) ;

Attendu que la jurisprudence est si stricte à l'égard de l'importance qu'elle attache à un rapport de mer, qu'elle donne raison au capitaine dont le rapport de mer est déposé immédiatement contre celui qui ne le dépose que plusieurs jours après, d'où il suit que le rapport d'un capitaine a une force encore plus probante contre l'adversaire qui n'en produit aucun, comme dans l'espèce actuelle ;

Attendu, dès lors, qu'il apparaît bien que les armateurs du *Camana* ne peuvent apporter la preuve qui leur incombe ;

Attendu, au surplus, que si l'on examine les faits tels que les rapportent les documents mêmes présentés par le *Camana*, il en résulte que l'abordage n'est point dû au cas fortuit ;

Attendu qu'il résulte des indications fournies par toutes parties que le vent était à peu près nul, que le voilier marchait à un mille à l'heure et que, malgré cela, le choc a été si violent que l'étrave du vapeur entra jusqu'au milieu du navire ; que la dunette s'affaissa et que le vapeur dut battre en arrière pour se dégager de la carcasse du *Général-Galliéni*, qui s'inclina ensuite sur bâbord et chavira complètement ; qu'il y a déjà là une forte présomption pour admettre que le vapeur naviguait sans tenir compte des prescriptions de l'article 16 du Règlement et n'avait pas ralenti suffisamment sa vitesse ;

Attendu, d'autre part, que, d'après la version du capitaine du *Camana*, il s'est écoulé cinq minutes entre le moment où il a entendu la sirène de brouillard du *Général-Galliéni* et l'abordage, puisque, d'après lui, il a entendu la sirène à 12 heures 52 et qu'il a vu le voilier à 12 heures 56 et qu'il l'a abordé une minute après ; qu'il ne peut donc prétendre

qu'il a été brusquement surpris par l'apparition du voilier dans la brume, tellement près que la collision était inévitable ;

Attendu qu'il n'est pas nécessaire de rechercher s'il a vu le voilier une minute seulement avant l'abordage ou plus tôt ; que, prévenu depuis quatre minutes du danger, il aurait dû marcher à une viteses tellement réduite qu'il pût arrêter complètement son navire dès qu'il apercevrait le voilier ; qu'il soutient, il est vrai, être resté pendant quatre minutes avec ses machines complètement stoppées, après avoir, pendant six minutes, marché à demi-vitesse, mais qu'il est certain que s'il avait exactement accompli ce qu'il indique, il aurait perdu son erre et se serait arrêté complètement ;

Attendu, enfin, qu'il résulte de ses dires qu'il a vu le voilier une minute avant l'abordage, à 500 pieds de son étrave, soit à 152 mètres ; qu'il a donc fait ces 152 mètres en une minute, soit 1.520 mètres pendant dix minutes, ou 9 kil. 120 à l'heure, ce qui représente cinq nœuds ; qu'il s'ensuit que, d'après ses dires mêmes, il marchait à 5 nœuds à l'heure pendant cette dernière minute, alors qu'il dit avoir stoppé pendant quatre minutes et fait machine en arrière pendant une minute (ce qui prouve à l'évidence que de midi 46 à midi 52 il n'avait pas ralenti et marché prudemment ainsi qu'il le prétend) ;

Attendu qu'il en résulte que le *Camana* n'a pas observé le paragraphe 2 de l'article 16 et n'a pas navigué avec précaution dans le brouillard ; qu'il y a là une faute dont il devra supporter les conséquences ;

Attendu, au surplus, que le capitaine déclarait avoir d'abord ordonné la barre à tribord toute et qu'après avoir vu que cette manœuvre aurait pour résultat de le faire passer sur l'avant du *Général-Galliéni*, il donna l'ordre de mettre la barre à bâbord ; que si la première manœuvre ne fut pas exécutée, il n'en est pas moins certain que le temps perdu, si minime soit-il, a pu avoir pour conséquence l'abordage, puisque le *Général-Galliéni* a été abordé à hauteur des haubans d'artimon et qu'il s'en est fallu, par suite, de peu que le voilier pût être évité ;

Attendu, enfin, qu'il résulte des déclarations du capitaine du *Camana* qu'il n'a pas ordonné machine en arrière toute dès l'instant où il a vu le voilier ; qu'il donna deux ordres successifs avant celui-là ; qu'il ne le donna finalement que

tout au dernier moment, alors qu'il était trop tard et qu'un pareil ordre était inopérant ;

Attendu que, dans ces conditions, il y a une faute certaine du capitaine et qu'il est impossible de soutenir qu'il y ait eu cas fortuit ;

Attendu que les armateurs du *Camana* ne faisant pas la preuve du cas fortuit, il y a lieu de dire qu'ils sont responsables des conséquences de l'abordage du *Général-Galliéni* et de les condamner à payer à la demanderesse, tant en son nom personnel qu'en qualité qu'elle agit, des dommages-intérêts ;

Attendu que le Tribunal ne saurait quant à présent statuer sur le montant des dommages, qu'il y a lieu de nommer des experts avec mission de les chiffrer ;

Par ces motifs,

Joint les instances et, statuant par un seul et même jugement, dit que les armateurs du *Camana* sont responsables de l'abordage survenu entre le *Camana* et le *Général-Galliéni* ; les condamne à tels dommages-intérêts qui seront fixés par état, avec intérêts de droit ;

... Tous dépens, y compris ceux de l'expertise, à la charge de la « Blue Star Line », armateur du vapeur *Camana*. »

Du 18 juin 1920. — Prés. : M. Segrestaa ; plaid. : Mes Léopold Dor, du barreau de Marseille, (pour Pellerin) et Daunizeau (pour la Blue Star Line), avocats.

Observations. — I. — La jurisprudence française a été unanime, jusqu'à ces derniers temps, sur la présomption de faute à l'encontre du vapeur, en cas d'abordage entre vapeur et voilier. Voir, dans ce sens, Aix, 16 mai 1916, *Rec. Marseille*, 1917. 1. 191, confirmant Marseille, 21 avril 1914, *ibid.*, 1914. 1. 287 ; Rouen, 28 novembre 1906, ce Rec., XXII, p. 439 ; Douai, 10 février 1910, *ibid.*, XXV, p. 615 ; Paris, 23 janvier 1894, *ibid.*, X, p. 12 ; Marseille, 30 juin 1904, *Rec. Marseille*, 1904. 1. 309 ; 6 juillet 1903, *ibid.*, 1903. 1. 347 ; 21 juin 1900, *ibid.*, 1900. 1. 304 ; 20 juillet 1893, *ibid.*, 1893. 1. 264 ; 22 juillet 1885, *ibid.*, 1885. 1. 253 ; 5 mars 1885, *ibid.*, 1885. 1. 124 ; Havre, 30 décembre 1913, ce Rec., XXIX, p. 730 ; 10 mars 1908, *ibid.*, XXIII, p. 824 ; Tribunal civil de Saint-Nazaire, 21 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 332 ; Fécamp, 11 octobre 1899, *ibid.*, XV, p. 759.

Cette jurisprudence se base sur l'article 20 du décret du 21 février 1897, d'après lequel le vapeur doit s'écarter de la route du voilier ; on en déduit qu'en cas d'abordage, le voilier, qui n'avait aucune manœuvre à faire, doit être présumé innocent et que le vapeur, qui aurait dû s'écarter de sa route, doit être présumé en faute, à moins qu'il n'administre la preuve contraire.

Le jugement de Marseille du 21 avril 1914 précité précise bien la question : « Attendu que le principe qui domine tout « le débat est celui posé par l'article 20 du décret du 21 fé- « vrier 1897, ainsi conçu : lorsque deux navires, l'un à « vapeur et l'autre à voiles, courent de manière à risquer de « se rencontrer, le navire à vapeur doit s'écarter de la route « de celui qui est à voiles ; qu'une jurisprudence aujour- « d'hui bien établie interprète cette prescription en déci- « dant que, dans le cas d'abordage entre vapeur et voilier, « le vapeur est présumé en faute, à moins que, pour déga- « ger sa responsabilité, il puisse faire la preuve positive que « la collision a été causée par une faute du voilier ».

Toutefois, l'arrêt de la Cour de Paris, du 28 janvier 1920 (ce Rec., XXXII, p. 329), marque une tendance légèrement opposée ; il est vrai que, dans l'espèce, il n'était pas établi que le voilier avait ses feux allumés ; l'abordage ayant eu lieu en temps de guerre, il n'y avait pas lieu de présumer que le voilier portait tous ses feux. Voir aussi l'arrêt de la Cour d'appel de Rouen, du 30 juin 1920, *suprà*, p. 41, et la note.

Il ne peut être évidemment question de présomption légale de responsabilité ; même avant la Convention de Bruxelles de 1910, aucun texte de loi français n'instituait de présomption légale à cet égard ; en tous cas, en l'espèce, la question de la présomption légale était expressément réglée par l'article 6 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 (ce Recueil, XXVI, p. 256), promulguée en France par le décret du 12 mars 1913 (*ibid.*, XXVIII, p. 895), et d'après lequel « il n'y a point de présomptions légales de faute quant « à la responsabilité de l'abordage ». La présomption qu'applique la jurisprudence française paraît être une présomption de fait ; elle offre un grand intérêt pour le voilier, car celui-ci est presque toujours demandeur, soit principalement, soit reconventionnellement.

Le jugement rapporté ci-dessus a poussé la notion de pré-

somption de faute à ses extrêmes limites, puisqu'il a admis qu'elle s'applique même à un abordage par temps de brume et alors que la question n'était pas une question de manœuvre, mais seulement de vitesse du vapeur.

II. — Voir l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix, du 10 novembre 1920 (*Colonial* et *Euripides*), *suprà*, p. 46, et la note.

III. — La décision du Tribunal de commerce de Bordeaux, rapportée ci-dessus, et celle du Tribunal de commerce de Marseille et de la Cour d'appel d'Aix, du 10 novembre 1920 (*Colonial* et *Euripides*), posent d'excellents principes au sujet de la vitesse du vapeur en temps de brume, alors que la jurisprudence française était assez flottante sur la question. On peut surtout reprocher à la jurisprudence française antérieure d'admettre des vitesses excessives pour le cas de brume. Par exemple, le jugement du Tribunal de commerce du Havre du 1er décembre 1908 (ce Rec., XXIV, p. 481) déclare qu'il faut entendre l'expression « vitesse modérée » de l'article 16, paragraphe 1er, du Règlement international en ce sens qu'un grand vapeur, se trouvant de nuit par brume intense dans des parages fréquentés, doit adopter une vitesse de 6 à 7 nœuds. Un autre jugement du même Tribunal, 22 avril 1908 (ce Rec., XXIV, p. 223), refuse de condamner un vapeur qui aborde un voilier par temps de brume et qui marchait à demi-vitesse, à une allure de 6 à 7 nœuds. Il est sans doute impossible de fixer de façon absolue ce qu'on doit entendre par « vitesse modérée », mais ces deux décisions du Havre paraissent admettre des vitesses excessives.

Pour étudier cette question de vitesse en cas de brume, il faut bien distinguer les deux paragraphes de l'article 16 du Règlement international. Le paragraphe 1er impose une vitesse modérée au vapeur qui navigue dans la brume sans que rien lui indique qu'un autre navire se trouve en avant de son travers. Le paragraphe 2 impose une obligation spéciale au navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant de son travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, savoir : stopper ses machines et naviguer ensuite avec précaution, jusqu'à ce que le danger de collision soit passé. Lorsqu'on étudie le sens de l'expression « vitesse modérée » en temps de brume, c'est à la situation du 1er paragraphe de l'article 16 que l'on se réfère ; car si le vapeur se trouve dans la situation du paragraphe 2,

il ne peut plus être question de vitesse modérée, son devoir étant de commencer par stopper ses machines.

Le meilleur critérium de la vitesse modérée nous paraît avoir été donné par le jugement du Conseil Privé anglais dans l'affaire de l'*Europa* (14 Jur. 627) et peut se résumer ainsi : Une vitesse telle qu'un autre navire ne peut pas être vu à temps pour l'éviter n'est pas une vitesse modérée.

« On peut aisément poser cette règle, dit le jugement de « l'*Europa*, que, par brouillard ou temps clair, de jour ou « de nuit, aucun navire n'a le droit de naviguer à une « vitesse telle qu'il soit impossible pour lui d'éviter des ava- « ries en prenant toutes les précautions au moment où il « voit poindre le danger ; et si ce navire ne peut pas arriver « à ce résultat sans aller à moins de cinq nœuds à l'heure, « il est obligé de marcher à moins de cinq nœuds à l'heure ». Dans le même sens, *The City of Brooklyn* 1 P. D. 276 ; *The Smyrna* 2 Moo P. C. N. S. 435 ; *The Zadock* 9. P. D. 114 ; *The Attila* 5 Québec L. R. 340.

Le jugement de l'*Europa* pose aussi le principe qu'une vitesse qui serait justifiée dans une partie non fréquentée de l'Océan est illégale et même criminelle dans une rade ou un chenal fréquentés ; dans le même sens, *The Dordogne* 10. P. D. 6.

Le jugement de *The Oceanic* (9. Asp. 378) déclare qu'une vitesse de six nœuds 1/3 est excessive pour un paquebot au large de Tuscar ; il s'agit, bien entendu, dans tous ces exemples, de vitesses en temps de brume.

Dans le détroit de Gibraltar, une vitesse de cinq nœuds est déclarée excessive (*The Resolution*, 6 Asp. M. C. 363).

Une vitesse de quatre nœuds, dix milles au large d'Ouessant, a été condamnée dans le jugement de *The Dordogne* précité. De même, dans un cas où le brouillard était si dense qu'un autre navire ne pouvait pas être vu à plus de soixante-dix yards (*Magna-Charta*, 1 Asp. M. C. 153).

Enfin, une vitesse de trois nœuds et demi au large de Cromer a été jugée trop grande dans *The Ebor* (11 P. D. 25).

La jurisprudence américaine est d'accord avec la jurisprudence anglaise sur ces principes. Une vitesse de quatre nœuds, dans une partie fréquentée de l'Atlantique, au large de la côte américaine, a été jugée excessive dans *The Pottsville*, 12 Fed. Rep. 631 ; voir aussi *The Oregon*, 27 Fed. Rep. 751.

La vitesse de quinze nœuds a été condamnée à plusieurs reprises : *The Lorenzo D. Baker*, 24 Fed. Rep. 814 ; *The Mount Hope*, 84 Fed. Rep. 910. De même les vitesses de douze (*The Pennland*, 23 Fed. Rep. 551), de dix (*The Peshtigo*, 52 Fed. Rep. 488 ; *The City of New-York*, 35 Fed. Rep. 604 ; *The Catalonia*, 43 Fed. Rep. 396 ; *The Bourgogne*, 139 Fed. Rep. 434), de neuf (*The Dordogne*, 10 P. D. 6), de huit (*The Charlotte Webb*, 43 Fed. Rep. 151 ; *The Vesper*, 9 Fed. Rep. 569 ; *The Patria*, 92 Fed. Rep. 411 ; *The Cheruskia*, 92 Fed. Rep. 683), de sept (*The Winooski*, 162 Fed. 64) et de six nœuds (*The Harold*, 84 Fed. Rep. 698 ; *The H. F. Dimock*, 77 Fed. Rep. 226) ont été condamnées.

Une vitesse de deux nœuds et demi dans le détroit de Gibraltar a été jugée modérée (*The Resolution*, précité) ; de même, une vitesse de cinq à six nœuds a été acceptée dans un cas où il fut prouvé que le navire pouvait s'arrêter dans un espace équivalant à deux fois sa longueur (*The Michigan*, 63 Fed. Rep. 280). Sept nœuds ont été admis dans un cas où les navires pouvaient se voir à une distance d'un tiers à un demi-mille (*The Allianca*, 39 Fed. Rep. 476). Dans *The Lepanto* (21 Fed. Rep. 651), l'un des deux navires, qui marchait à sept nœuds et demi, fut condamné tandis que la vitesse de l'autre, qui marchait à quatre nœuds et demi, fut jugée suffisamment modérée.

Dans une rivière, quatre nœuds trois quarts avec le courant fut jugé modéré et cinq nœuds et demi contre le courant, excessif (*The Luray*, 24 Fed. Rep. 751).

La paragraphe 2 de l'article 16 est également appliqué de façon plus stricte par la jurisprudence anglaise et américaine que par nos tribunaux français. L'obligation d'arrêter les machines dès qu'on entend la sirène de brouillard de l'autre navire en avant du travers est appliquée de façon très rigoureuse en Angleterre et en Amérique, alors que dans l'arrêt du *Colonial* et *Euripides*, le Tribunal et la Cour admettent que le *Colonial* n'est pas en faute quoiqu'il résulte du rapport même du *Colonial* qu'il ne stoppa pas ses machines en entendant la sirène de brouillard de l'*Euripides*.

Le motif donné par le jugement est à retenir : « Attendu « que si, en l'espèce, aucun des navires ne reconnaît avoir « stoppé, il résulte des documents produits par le demandeur que le *Colonial*, par suite de la brume, et déjà depuis « deux heures trente du matin, avait réduit sa vitesse à l'al-

« lure très modérée de deux nœuds et demi à trois nœuds, « limite de celle qui lui permettait encore de gouverner ».

C'est sur ce point que la jurisprudence anglaise et américaine se sépare de la française. Il a été jugé à plusieurs reprises en Angleterre que l'excuse que le navire ne pouvait plus gouverner s'il stoppait ses machines n'était pas suffisante pour justifier une dérogation au paragraphe 2 de l'article 16 ; d'une manière générale, la Cour de l'Amirauté rejette les excuses de tous genres à cet égard. Voir dans ce sens *The Ching Kiang* (1908) A. C. 251 ; *The Koning Willem-I* (1903) P. 114 ; *The Rosetta*, 6 Asp. M. C. 310. Voir aussi *The Britannia* (1905) P. 98 ; *The Star of New-Zealand*, Ship. Gaz. nov. 7th, 1899, où le navire qui n'avait pas stoppé invoquait comme excuse qu'il avait à bord une cargaison de dynamite et que le fait de stopper pouvait être dangereux pour les autres navires ; *The Challenge* et *Duc d'Aumale* (1905) P. 198, où le navire n'ayant pas stoppé invoquait comme excuse le fait d'avoir une remorque.

En Amérique, voir *The Admiral Schley*, 142 Fed. 64 ; *The H. F. Dimock*, 77 Fed. Rep. 226, et *The Cincinnati*, 95 Fed. Rep. 302.

L'arrêt d'Aix nous semble se justifier par cette incidente du paragraphe 2 de l'article 16 : « autant que les circonstances du cas le comportent ». L'obligation de stopper n'est imposée qu'autant que les circonstances du cas le comportent. Or, si un navire marche depuis longtemps à la vitesse très réduite de deux nœuds et demi, il obtient le même résultat en continuant à naviguer à cette vitesse très réduite que le navire qui marche à six ou sept nœuds, stoppe ses machines, et navigue ensuite avec précaution. L'article 16, paragraphe 2, ne dit pas, en effet, que les machines devront toujours rester stoppées ; le fait de stopper a pour résultat de permettre au vapeur de perdre son erre ; mais, lorsque ce résultat a été atteint, il remettra en avant lentement et naviguera avec précaution. Or, en fait, le vapeur n'attendra pas que son erre soit réduite à zéro pour remettre en avant ; car, dans les parages où il y a du courant cela pourrait être dangereux ; il remettra en avant lentement au moment où il n'aura plus qu'une vitesse très réduite de deux à trois nœuds, ce qui est à peine l'allure d'un homme en marche.

L'arrêt d'Aix nous semble donc faire une juste application des termes du paragraphe 2 de l'article 16 en admettant

que le navire qui, naviguant depuis longtemps à une vitesse de deux nœuds et demi à trois nœuds, conserve cette allure dans des parages où le courant est assez fort, se conforme, *autant que les circonstances du cas le comportent*, aux prescriptions de cet article.

L. D.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE CETTE

3 février 1921

Clause compromissoire. Validité. Conditions.

Navire : « William-Taylor ».

En l'état d'une charte-partie passée aux Etats-Unis entre étrangers, et stipulant que tout différend devra être soumis à l'arbitrage à New-York, les tribunaux français sont incompétents pour statuer sur la responsabilité des avaries subies en cours de route.

Rudolf Moor, ès qualités, c. cap. Gramor.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le capitaine Gramor, commandant le voilier américain *William-Taylor*, et la « Apex Navigation Corporation », propriétaire de ce voilier, sont opposants à un jugement rendu par défaut au profit de Rudolf Moor le 1er juin 1920 ; que la régularité de l'opposition en la forme n'étant pas critiquée, il échet de l'accueillir ;

Attendu que le capitaine expose que, d'après l'article 13 de la charte-partie passée à New-York, le 24 octobre 1918, entre les armateurs et la légation de Suisse à Washington, dont Moor est le représentant à Cette, tout différend s'élevant à l'occasion de l'exécution du contrat d'affrètement doit être soumis à l'arbitrage à New-York ; que, par suite, le Tribunal était incompétent pour statuer sur l'action en res-

ponsabilité intentée par Moor pour avaries subies en cours de route par la cargaison ;

Attendu que Moor soutient que la clause de la charte-partie a été stipulée en violation de l'article 1006 du Code de procédure civile et demande au Tribunal de retenir l'affaire ;

Attendu que la validité de la clause a été maintes fois reconnue ; que le Tribunal ne peut que s'y référer ;

Attendu que les dépens suivent la succombance ;

Par ces motifs,

Annule le jugement de défaut du 1er juin 1920 ; se déclare incompétent et condamne Rudolf Moor, ès qualités, aux dépens. »

Du 3 février 1921. — Prés. : M. Coste ; plaid. : Mes Doumet (pour R. Moor) et Léopold Dor, du barreau de Marseille (pour le cap. Gramor), avocats.

Observation. — La nullité édictée par l'article 1006 du Code de procédure civile n'est pas d'ordre public ; Cassation, 21 juin 1904, ce Rec., XXI, p. 573 ; Cassation, 8 décembre 1914, *ibid.*, XXX, p. 439. Aussi, de nombreuses décisions de justice ont-elles reconnu la validité de la clause compromissoire, lorsqu'elle est insérée dans un contrat passé à l'étranger, en vue d'un arbitrage à l'étranger, alors même que l'un des contractants serait français ; Lille, 5 juillet 1886, *ibid.*, II, p. 159 ; Nantes, 25 novembre 1895, *ibid.*, XII, p. 45 ; Alger, 26 décembre 1907, *ibid.*, XXIII, p. 805 ; Rouen, 6 mai 1908, *ibid.*, XXIV, p. 28 ; Rouen, 5 février 1913, *ibid.*, XXIX, p. 202 ; Cassation, 8 décembre 1914, précité ; Marseille, 9 août 1919, *Rec. Marseille*, 1920. I. 56 ; — *contrà*, Seine, 22 juin 1899, ce Rec., XV, p. 57. Il a été jugé, toutefois, que dans certaines circonstances le juge dont la clause écarte la compétence peut être appelé à statuer sur le provisoire ; Cassation, 21 juin 1904, *ibid.*, XXI, p. 573.

Dans l'espèce tranchée par le jugement rapporté ci-dessus, la clause d'arbitrage s'imposait d'autant plus au Tribunal que les signataires de la charte-partie étaient tous deux étrangers ; voyez Marseille, 6 août 1891, *ibid.*, VII, p. 166 ; Rouen, 26 juillet 1907, *ibid.*, XXIII, p. 372.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

29 décembre 1920

Fins de non-recevoir Art. 435, C. com. Pourparlers. — Fins de non-recevoir. Navire étranger. — Negligence clause. Manquant. Application de plein droit.

Navire : « Asia ».

I. — *La correspondance échangée entre les parties ne constitue des pourparlers susceptibles de faire écarter l'application de l'article 435 du Code de commerce que s'il y a eu tractation et discussion du litige. Ne répondent pas à cette condition le simple envoi d'une facture au consignataire du navire à un moment où la déchéance était déjà encourue, l'avis que la réclamation est transmise à l'armateur et la réponse négative par laquelle celui-ci décline toute responsabilité.*

II. — *Le fait que le transport a eu lieu sur navire étranger n'autorise pas le destinataire français de marchandises débarquées dans un port de France à prétendre que la fin de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce est inapplicable à son action en paiement de manquant, introduite contre l'armateur étranger devant un tribunal français.*

A plus forte raison, ladite fin de non-recevoir est également applicable à l'action dirigée contre les assureurs en vertu d'une police flottante faite en France et couvrant des expéditions par navires de toute nationalité.

III. — *En cas de manquant au débarquement, le capitaine est légalement présumé en faute. Par suite, la clause d'exonération des fautes du capitaine joue de plein droit au profit de l'armateur, lequel ne peut plus voir retenir sa responsabilité que s'il est fait à son encontre la preuve d'une faute personnelle.*

Limozin et Cie c. Lloyd Nacional de Rio-de-Janeiro et Assureurs.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Lazare Limozin et Cie étaient réceptionnaires d'une expédition de 1375 sacs café chargés sur le vapeur *Asia*, de la Société anonyme le « Lloyd Nacional » de Rio-de-Janeiro ; que le chargement était assuré aux termes d'une police flottante par la Cie Nouvelle d'Assurances maritimes du Havre, par la Cie la « Seine Maritime » et par la Cie « Union et Phœnix Espagnol », représentées à Marseille par M. de Blégier, leur agent général ;

Attendu que le navire est arrivé à Marseille le 27 avril 1919 ; que les bons à délivrer ont été remis aux demandeurs le 5 mai par MM. Watson et Parker, consignataires dudit vapeur ; que les marchandises ont été retirées le 9 du même mois sans aucune réserve ; que ce n'est que le 11 septembre suivant que Limozin et Cie ont écrit à Watson et Parker pour leur réclamer le montant de 22 sacs café ayant manqué au débarquement, à laquelle ces derniers ont répondu qu'ils faisaient suivre à leurs armateurs à Rio-de-Janeiro, et, ceux-ci ayant décliné toute responsabilité, Limozin et Cie ont seulement cité le 1er décembre 1919 le Lloyd Nacional, société anonyme Martinelli, armateurs du vapeur *Asia*, et les Compagnies d'assurances : la Cie Nouvelle d'assurances maritimes du Havre, la Cie « Seine Maritime » et la Cie « Union et Phœnix Espagnol », toutes représentées à Marseille par M. de Blégier, leur agent général, en paiement de la somme de 4.700 fr. 30 centimes, représentant la valeur des 22 sacs café dont s'agit ;

En ce qui concerne le « Lloyd Nacional » de Rio-de-Janeiro :

Attendu que les armateurs opposent à la demande de MM. Limozin et Cie la fin de non-recevoir tirée de l'article 435 du Code de commerce et se basent sur ce que, le navire ayant fini son déchargement le 3 mai 1919 et MM. Limozin et Cie ayant pris le bon à délivrer le 5 mai, ces derniers ont, pour la première fois, donné signe de vie le 11 septembre 1919 par l'envoi d'une facture à MM. Watson et Parker, consignataires du navire ;

Attendu qu'en effet l'action de MM. Limozin et Cie est non recevable, tant pour défaut de protestation dans les 24 heu-

res pour réception de la marchandise que pour défaut de citation dans le mois ; que vainement ils objectent qu'il y a eu des pourparlers entre eux et MM. Watson et Parker ou les armateurs qui auraient eu pour effet de suspendre le cours de la prescription ; qu'on ne saurait attribuer ce caractède à la lettre de MM. Watson et Parker, simples consignataires du navire, qui, n'ayant aucune qualité pour prendre une décision, informent simplement MM. Limozin et Cie qu'ils font suivre leur réclamation aux armateurs ;

Attendu qu'on ne saurait non plus attribuer le caractère des pourparlers à la lettre des armateurs, par laquelle ils déclinent purement et simplement toute responsabilité ; que, pour qu'il y ait pourparlers, il faut qu'il y ait entre parties tractation et discussion du litige ; que le simple envoi d'une facture à un moment où la prescription est déjà acquise depuis longtemps, et la réponse négative des armateurs déclinant toute responsabilité ne répond certainement pas à ces conditions ;

Attendu que c'est également en vain que MM. Limozin et Cie prétendent que la fin de non-recevoir est inapplicable parce qu'il s'agit d'un navire brésilien et qu'on doit appliquer la loi du pavillon ; que MM. Limozin et Cie, qui sont français, et qui citent les armateurs brésiliens devant un tribunal français, doivent se conformer à la loi française pour les prescriptions et les formes de procédure, par application de la règle *locus regit actum* ; que, d'ailleurs, la jurisprudence fait journellement application de l'article 435 du Code de commerce à des vapeurs de toute nationalité ;

Attendu, au surplus, que la fin de non-recevoir édictée par l'article 435 du Code de commerce français est ici confirmée par la convention du connaissement imprimée en caractères gras d'après laquelle il ne serait pas tenu compte des réclamations qui n'auront pas été présentées aux agents ou officiers du vapeur pendant le temps du débarquement ; qu'il est hors de doute que MM. Limozin et Cie, qui n'ont présenté leur réclamation que quatre mois après la fin du débarquement et la réception des marchandises, est irrecevable tant par l'application de la clause susvisée qu'aux termes de l'article 435 ;

Sur la clause des connaissements :

Attendu au surplus que, même si MM. Limozin et Cie n'avaient pas encouru la fin de non-recevoir précitée, ils

devraient encore être déboutés par application de la clause d'exonération des fautes du capitaine et de l'équipage qu'oppose l'armateur ;

Attendu, en effet, que MM. Limozin et Cie réclament un manquant de 22 sacs café qu'ils prétendent avoir manqué au débarquement du vapeur *Asia* ;

Attendu qu'aux termes des articles 222 et 230 du Code de commerce, le capitaine est responsable des marchandises dont il prend charge, que sa responsabilité ne cesse que par le cas de force majeure ; qu'en conséquence, lorsqu'il ne présente pas à l'arrivée un certain nombre de sacs dont il a pris charge, ainsi que le prouve le connaissement, il est légalement présumé en faute ;

Attendu, en conséquence, que l'armateur qui invoque à son profit la clause d'exonération des fautes du capitaine n'a pas à faire une preuve qui résulte de la loi elle-même, et que c'est au réceptionnaire qui prétend retenir la responsabilité de l'armateur à démontrer que la cause du manquant est une faute personnelle de ce dernier (Cassation, 18 juillet 1900 et 2 janvier 1901 ; Marseille, 14 décembre 1920) ;

Attendu, en l'espèce, que l'embarquement des 22 sacs café manquants dont s'agit est régulièrement constaté par le connaissement, et que si ces sacs ont réellement manqué au débarquement, comme le prétendent MM. Limozin et Cie, l'armateur, par application des principes ci-dessus, est exonéré de toute responsabilité, étant donné que la preuve d'une faute à lui personnelle, cause du manquant, n'est ni rapportée, ni même offerte ;

En ce qui concerne les assureurs :

Attendu que les assureurs opposent à l'action de MM. Limozin et Cie la fin de non-recevoir de l'article 435 ; qu'*a fortiori*, elle est pleinement justifiée en ce qui les concerne puisque la réclamation insuffisante et tardive faite à l'encontre des armateurs n'a même pas été faite à l'encontre des assureurs ;

Attendu qu'il échet bien plus encore de repousser la prétention de MM. Limozin et Cie d'après laquelle il faudrait appliquer la loi du pavillon ; que cette prétention, déjà infondée quand il s'agissait des armateurs, ne soutient pas l'examen en ce qui concerne les assureurs, puisque ceux-ci ne sont nullement brésiliens et que le contrat qui les lie à

leurs assurés est une police flottante faite en France et couvrant un nombre considérable de navires de toute nationalité ;

Par ces motifs,

Déboute Limozin et Cie de toutes leurs fins tant contre les armateurs que contre les assureurs, et les condamne aux dépens. »

Du 29 décembre 1920. — Prés. : M. Bellon ; plaid. : Mes Pianello (pour Limozin et Cie), Léopold Dor (pour le Lloyd Nacional) et de Bévotte (pour les assureurs), avocats.

Observations. — I. — Les pourparlers entre réceptionnaire et transporteur peuvent constituer un équivalent à la protestation (voyez Alger, 30 décembre 1903, ce Rec., XX, p. 73, confirmé par arrêt du 31 décembre 1904, *ibid.*, XX, p. 707 ; Marseille, 9 juillet 1906, *ibid.*, XXII, p. 501 ; Marseille, 27 juillet 1911, *Rec. de Marseille*, 1912. 1. 25) ; ils peuvent, d'autre part, proroger ou interrompre le délai d'un mois pour agir en justice (Cassation, 17 novembre 1913, ce Rec., XXIX, p. 881 ; Cassation, 29 octobre 1913, *ibid.*, XXIX, p. 510 ; Marseille, 27 juillet 1911, *ibid.*, XXVIII, p. 206 ; Marseille, 19 octobre 1908, *ibid.*, XXIV, p. 353 ; Havre, 19 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 319) ; enfin, il peut même en résulter la preuve d'une renonciation tacite à se prévaloir de l'inobservation de l'art. 435, C. com. (Cassation, 17 novembre 1913, précité ; Alger, 31 décembre 1904, précité ; Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, n° 1640). Mais on ne saurait évidemment considérer comme des pourparlers toute correspondance ou toute conversation portant sur les avaries ou les manquants litigieux, et il appartient au juge du fond d'apprécier le caractère et la portée des faits invoqués par le réceptionnaire en réponse à l'exception de fin de non-recevoir qui lui est opposée. Notamment, et dans le même sens que la décision rapportée ci-dessus, il a été jugé : que l'on ne doit pas voir des pourparlers dans les simples préliminaires d'un arrangement (Rouen, 5 janvier 1887, ce Rec., II, p. 558) ; — qu'il y a contradiction entre l'existence de pourparlers et le refus formel par l'une des parties d'admettre sa responsabilité (Tananarive, 27 juin 1906, *ibid.*, XXII, p. 151 ; Havre, 15 avril 1913, *ibid.*, XXIX, p. 234) ; — qu'il n'y a pas lieu de faire état d'une tentative de transaction conduite par un

tiers, tel qu'un courtier maritime, n'ayant pas qualité pour traiter (Lannion, 8 octobre 1912, *ibid.*, XXVIII, p. 347 ; comp. Cassation, 19 mai 1908, *ibid.*, XXIV, p. 17) ; — que les pourparlers doivent avoir commencé avant l'expiration des délais (Bruxelles, 29 octobre 1887, *ibid.*, III, p. 474). Dans ce dernier cas, toutefois, on pourrait rechercher si les pourparlers n'impliquent pas une renonciation tacite à se prévaloir de la déchéance encourue.

II. — Voyez Seine, 19 août 1903, ce Rec., XX, p. 555, et la note ; Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. V, n° 852 ; Georges Ripert, *Droit marit.*, t. II, n° 1642 ; — comp. Havre, 15 avril 1913, ce Rec., XXIX, p. 234.

III. — La Cour d'appel d'Aix s'était récemment prononcée dans le même sens, en décidant que, au cas de manquant à la livraison, l'armateur n'a pas à démontrer l'existence d'une faute précise et déterminée du capitaine ou de l'équipage pour pouvoir invoquer à son profit la clause d'exonération des fautes et négligences du capitaine ou de toutes personnes employées à bord (arrêt du 7 avril 1919, ce Rec., XXXII, p. 88). Cette jurisprudence est conforme aux arrêts de la Cour de cassation du 18 juillet 1900 (*ibid.*, XVI, p. 145) et du 2 janvier 1901 (*ibid.*, XVI, p. 465) et a été confirmée par d'assez nombreuses décisions (note III, sous Aix, 7 avril 1919, précité) ; voyez toutefois, en sens contraire, Saint-Nazaire, 1er juin 1911, *ibid.*, XXVII, p. 215.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

11 janvier 1921

Caution judicatum solvi. United States Shipping Board. Obligation.

Navire : « Western Wave ».

La caution judicatum solvi *peut être exigée du Shipping Board des Etats-Unis d'Amérique, demandeur en paiement de surestaries, aucun traité entre la France et les Etats-Unis ne stipulant le contraire et le litige ayant d'ailleurs un caractère purement privé.*

CAP. FORWARD ET SHIPPING BOARD c. Cie P.-L.-M.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le capitaine Forward, commandant le vapeur *Western-Wave*, et le Shipping Board, qui intervient en sa qualité d'armateur, réclament à la Cie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, réceptionnaire de la cargaison du navire, une somme de 546.936 francs pour surestaries ; qu'avant toutes exceptions et défenses, la Cie défenderesse requiert du Tribunal d'ordonner que les demandeurs soient tenus de fournir la caution *judicatum solvi*, prévue par les articles 16 du Code civil et 166 du Code de procédure civile, pour le paiement des frais du procès ;

Attendu que le Shipping Board, qui dépend du Gouvernement américain dont il fait partie intégrante, ainsi que cela résulte des qualités prises et d'une attestation du consul général des Etats-Unis, demande que la Cie des Chemins de fer P.-L.-M. soit déboutée des fins de son exception par le motif que le Gouvernement américain, comme tel, ne saurait être contraint à fournir aucune caution ;

Attendu qu'aux termes des articles visés, tous étrangers demandeurs principaux ou intervenants sont tenus, si le défendeur le requiert, de fournir caution pour payer les frais et dommages-intérêts auxquels ils pourraient être condamnés ; que ces articles ne comportent aucune exception en faveur des gouvernements étrangers, ni aucune distinction entre ceux-ci et les particuliers ; qu'il n'existe pas, d'autre part, de traité spécial entre la France et les Etats-Unis qui ait réglé le cas, non plus qu'aucune coutume internationale contraire, puisqu'aussi bien la Cour d'appel de New-York a décidé, par son arrêt du 29 janvier 1889, à l'occasion d'une affaire dans laquelle la République de Honduras plaidait devant elle, comme demanderesse, contre un sujet américain, qu'une république étrangère rentrait dans les prévisions du Code de procédure de l'Etat de New-York visant la constitution de la caution *judicatum solvi* ;

Attendu, à la vérité, que si, par application des principes essentiels qui régissent le droit des gens, les Etats souverains jouissent d'un privilège absolu vis-à-vis des autres Etats à la loi desquels ils ne sauraient être soumis relative-

ment à des actes de souveraineté ou de puissance publique, il n'en est pas de même lorsque, comme c'est le cas du procès, un Etat souverain, agissant en tant que personne privée, pour la sauvegarde d'intérêts résultant d'une obligation de droit purement privé, en vertu d'un contrat ayant un caractère absolument privé, accepte lui-même de porter les difficultés existant entre lui et un simple particulier à l'autorité judiciaire de l'Etat auquel celui-ci ressortit, et se soumet ainsi volontairement, de son propre chef, à la législation de ce même Etat, telle qu'elle se comporte ;

Attendu que le Tribunal, quelle que soit la force de ses sentiments de déférence à l'endroit du Gouvernement des Etats-Unis, dont le crédit est hors de discussion, n'a pas, dans son pouvoir, à défaut de traité spécial et de coutume internationale, le moyen d'établir, au profit de ce gouvernement, une exception non prévue dans la loi à laquelle celui-ci, de son plein gré, a voulu obéir en se portant partie demanderesse ;

Attendu, en conséquence, qu'il échet de prescrire que les demandeurs seront tenus de fournir caution, à concurrence d'une somme de 25.000 francs, montant à ce évalué, d'après les éléments de la cause, des droits d'enregistrement et autres frais auxquels elle peut donner lieu ;

Par ces motifs,

Avant faire droit, ordonne que, dans le mois du présent jugement, le capitaine Forward et le Shipping Board seront tenus de donner bonne et solvable caution, laquelle sera présentée et reçue en la forme ordinaire, conformément aux articles 517 et suivants du Code de procédure civile, pour sûreté et à concurrence d'une somme de 25.000 francs, si mieux n'aiment les demandeurs en opérer le versement à la caisse des dépôts et consignations avec affectation expresse au cautionnement dont s'agit ;

Dit que, faute par eux d'avoir présenté la caution prescrite ou consigné la somme dans le délai imparti, ils seront non recevables à comparaître devant le Tribunal ;

Réserve les dépens. »

Du 11 janvier 1921. — Prés. : M. Sicard ; plaid. : Mes Léopold Dor (pour le capitaine et le Shipping Board) et Aicard (pour la Cie P.-L.-M.), avocats.

Observation. — Cf. Garsonnet et Cézar-Bru, *Traité de procédure civile et commerciale*, t. III, n° 508, note 14.

L'arrêt de la Cour d'appel des Etats-Unis, du 29 janvier 1889, sur lequel s'est basé le Tribunal pour dire qu'aucune coutume internationale ne dispense les Etats de fournir la caution *judicatum solvi*, est analysé dans le Journal de *Clunet*, 1889, p. 899, dans les termes suivants : « Le Code de procédure pour l'Etat de New-York déclare qu'on peut exiger d'un demandeur qu'il garantisse le remboursement des frais, lorsqu'il ne réside pas dans l'Etat ou qu'il est une société étrangère. — Une République étrangère rentre dans les prévisions de la section 3268 ».

Plus généralement, en ce qui concerne l'immunité de juridiction dont jouissent les Etats étrangers, voyez Seine, 26 décembre 1918, *Gaz. Pal.*, 1920. 2. 382, d'où il résulte que cette immunité n'est pas admise dans tous les cas sans aucune exception, et, spécialement, qu'elle ne pouvait être invoquée dans un litige portant sur un contrat d'affrètement conclu par le Gouvernement fédéral suisse par l'intermédiaire de l'Office suisse de Transports extérieurs. — Comp. Rennes, 19 mars 1919, ce Rec., XXXII, p. 345.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

15 mars 1921

Connaissement. Harter Act. Clause « que dit être ».

Navire : « Mar Tirreno ».

L'Harter Act n'impose ni à l'armateur, ni au capitaine l'obligation de vérifier le poids, la mesure ou le contenu des colis embarqués. Par conséquent, lorsqu'un connaissement régi par ladite loi contient la clause « que dit être », la responsabilité de l'armateur n'est pas engagée par le seul fait que le poids des colis constaté au débarquement se trouve être inférieur au poids mentionné au connaissement.

Bigeon c. Compagnie maritime Del Nervion.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Bigeon, réceptionnaire de quatre lots d'ensemble trois cent trente caisses saucissons, chargés à New-York sur le vapeur espagnol *Mar Tirreno*, de la Cie Maritime del Nervion, alors affrété par la Kerr Steam Ship Line, réclame aux armateurs et aux affréteurs la somme de 5.708 fr. pour la valeur de manquants de poids constatés au débarquement, et des dommages-intérêts ; que ledit Bigeon soutient que, les manquants en question provenant de vols commis à bord, les défendeurs ne sauraient en aucun cas lui opposer la fin de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce ; qu'il prétend, de plus, que la clause des connaissements « que dit être » dont se prévalent les défendeurs (weight, contents... unknown) serait en contradiction avec les dispositions de la loi américaine du 13 février 1893, connue sous le nom de Harter Act, qui régit les contrats de transport litigieux ;

Attendu que la contradiction prétendue par le demandeur n'existe pas, l'Harter Act, qui interdit de s'exonérer de certaines responsabilités, ne faisant pas obligation aux armateurs ni aux capitaines de vérifier le poids, la mesure ou le contenu des colis embarqués ; que, par suite, Bigeon ne saurait se prévaloir simplement de ce que le poids des trois cent trente caisses, constaté au débarquement par peseur juré, a été inférieur au poids mentionné au connaissement pour soutenir que des vols auraient été commis en cours de route, dont les armateurs auraient à répondre ; que ledit Bigeon serait, en tout état de cause, en faute de n'avoir pas provoqué, avant de retirer la marchandise, une expertise à l'effet de rechercher si des traces des vols prétendus existaient sur les caisses se présentant avec un manquant de poids ;

Attendu, cela étant, qu'il devient sans intérêt dans le cas présent d'examiner si, comme le soutient le demandeur, la fin de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce peut ou ne peut pas être invoquée contre lui, les faits susrelatés s'étant passés pendant la guerre ;

Par ces motifs,

Déboute Bigeon des fins de sa demande et le condamne aux dépens. »

Du 15 mars 1921. — Prés. : M. Dufour ; plaid. : Mes H. Gautier (pour Bigeon) et Léopold Dor (pour la Cie del Nervion), avocats.

Observation. — Dans le même sens, voyez Havre, 21 août 1912, ce Rec., XXVIII, p. 364 ; Tribunal supérieur hanséatique, 7 juillet 1905, *ibid.*, XXI, p. 221. Le Tribunal de commerce du Havre, dans son jugement du 21 août 1912 (précité), constate que l'article 4 de l'Harter Act (*ibid.*, VIII, p. 632) « se borne, en ce qui concerne le poids, à stipuler « qu'il sera indiqué sur le connaissement si le poids est « fixé par l'expéditeur ou par celui qui fait le transport » et déclare « que cette distinction ne se comprendrait pas si « dans les deux cas la responsabilité du transporteur devait « être la même ».

Il a été jugé que les usages commerciaux peuvent dispenser le capitaine, bien que le transport soit régi par l'Harter Act, de dire si le poids a été fixé par l'expéditeur ou par lui-même ; Rouen, 19 mars 1907, *ibid.*, XXII, p. 769, et la note critique. Par arrêt du 30 juin 1908 (*ibid.*, XXIV, p. 189), la Chambre des requêtes a rejeté le pourvoi formé contre cette décision ; mais elle ne s'est pas prononcée sur la prétendue violation de l'Harter Act, les décisions uniquement fondées sur l'interprétation d'une loi étrangère échappant d'ailleurs au contrôle de la Cour de cassation ; Cassation, 6 juillet 1915, *ibid.*, XXX, p. 457, et la note (portée de la clause « plus ou moins » au regard de la loi américaine) ; Cassation, 12 novembre 1918, *ibid.*, XXXI, p. 320).

Enfin, le Tribunal de commerce du Havre a admis que dans certains cas la clause « que dit être » pouvait être reconnue valable, sous l'empire de l'Harter Act, alors même qu'elle s'applique au nombre ; Havre, 20 février 1917, *ibid.*, XXXI, p. 223. *Contrà* : Bordeaux, 1er mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 197 ; Havre, 15 avril 1912, *ibid.*, XXVIII, p. 45.

Voyez aussi Fr. Sauvage, *Les clauses « poids inconnu », « que dit être » et autres clauses similaires*, ce Rec., XXXI, p. 437, n° 10.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

21 mars 1921

Connaissement non signé du chargeur. Timbre humide. Clause attributive de compétence.

Navire : « Severiano ».

L'apposition d'un timbre humide ne peut pas suppléer à la signature du chargeur que doit porter le connaissement pour permettre à l'armateur d'exciper de la clause attributive de juridiction.

Swift Packing Cy c. cap. Soller et Frexas.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le capitaine Soller, commandant le vapeur espagnol *Severiano*, et le sieur Frexas, armateur de ce navire, opposent une exception d'incompétence à la demande de la Swift Packing Cy en paiement de dommages-intérêts à fixer par état après expertise relative à des lots de caisses conserves arrivées par le vapeur susnommé ; qu'ils se basent pour formuler leur déclinatoire sur l'article 18 du connaissement portant attribution de juridiction pour tous litiges aux juges ou tribunaux de Barcelone ;

Attendu que le connaissement dont il est fait état ne peut être considéré que comme un bulletin de prise en charge, étant donné que ce document dépourvu de la signature du chargeur, à laquelle ne peut suppléer l'apposition d'un timbre humide, ne répond pas du fait de cette absence à l'une des conditions substantielles imposées par les dispositions de l'article 282 du Code de commerce, en vertu du principe que nul ne peut se créer un titre à lui-même ;

Attendu, au surplus, que les défendeurs sont d'autant moins fondés à contester la compétence du Tribunal de céans qu'ils ont déjà comparu à l'expertise ordonnée par une décision du siège relativement aux mêmes marchandises litigieuses ;

Par ces motifs,

Se déclare compétent ;

Condamne solidairement Soller et Frexas aux dépens de l'incident. »

Du 21 mars 1921. — Prés. : M. Labussière ; plaid : Mes Renaudin (pour la Swift Packing Cy) et A. Gardair (pour Soller et Frexas), avocats.

Observation. — Dans le même sens, voyez Rouen, 16 avril 1920, *suprà*, p. 69, et la note.

Par jugement rendu à la même date du 21 mars 1921 (Silvers c. cap. de l'*Anna-Goïck*), le Tribunal de commerce de Marseille a de nouveau décidé que le destinataire peut contester les clauses dérogeant au droit commun insérées dans un connaissement non signé par le chargeur (en l'espèce, que le tribunal du lieu où le fret était payable demeurait compétent, par application de l'art. 420, C. pr. civ., malgré la clause attribuant compétence exclusive à un tribunal étranger). Voyez, sur ce point, la note I, 1er alinéa, sous le jugement du Tribunal de commerce de Rouen du 16 avril 1920, précité.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

21 mars 1921

Clause : qualité et contenu inconnus. Clause limitative de responsabilité. Marchandise de nature différente.

Navires : « Westland » et « Rhône ».

Lorsque le transporteur offre en livraison une marchandise d'une nature totalement différente de celle dont la qualification figure très exactement au contrat, il ne saurait être fait application des clauses du connaissement visant la non garantie de la qualité et du contenu, ou portant limitation de l'indemnité.

Roos c. Cie de Navigation Mixte et autres.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Roos avait à recevoir, en provenance de Constantinople, 10 sacs soies de porc chargés le 24 janvier 1920 sur *Westland*, puis transbordés à Tunis, le 1er mars 1920, sur vapeur *Rhône* de la Cie Mixte à destination de Marseille ; qu'une marchandise de nature différente lui ayant été offerte, il fut, à sa requête, procédé à une expertise par les soins de M. Jaujon, désigné par ordonnance de M. le Président du siège ;

Attendu qu'il résulte du rapport dressé par cet expert que la marchandise proposée en livraison par la Cie Mixte consistait en un mélange de poils de veau tannés et de bourre de laine, qu'elle n'avait pas sa marque d'origine et qu'elle accusait une grande différence de poids ;

Attendu qu'en l'état de ces constatations, Roos assigne aujourd'hui la Cie Mixte, M. Domergue, consignataire à Marseille du *Westland*, ainsi que le capitaine de ce navire, aux fins de les faire condamner conjointement et solidairement, ou le seul responsable d'entre eux, au paiement de la somme de 65.500 francs représentant la valeur de la marchandise ;

. . . . . .

En ce qui concerne la Cie Mixte :

Attendu qu'elle oppose au demandeur un défaut de lien de droit avec elle, une fin de non-recevoir tirée de l'inobservation de l'article 435 du Code de commerce, et subsidiairement au fond divers autres moyens appuyés sur certaines clauses de ses connaissements ;

Attendu qu'il n'est pas contestable que Roos ait contre elle une action directe, en tant que propriétaire de la marchandise ayant intérêt au procès ; qu'il ne peut, d'autre part, lui être fait grief de n'avoir pas observé les prescriptions de l'article 435 susvisé, du moment que, la marchandise n'ayant jamais été délivrée, aucun délai n'a jamais couru ; qu'il ne saurait enfin, non plus, lui être fait application d'aucune des clauses visées dans les conclusions touchant soit la non garantie pour la qualité et le contenu, soit la limitation de l'indemnité très subsidiairement proposée, par le motif qu'elles ne sont pas applicables lorsque, comme dans l'espèce, le transporteur offre en livraison une mar-

chandise d'une nature totalement différente de celle dont la qualification figure très exactement au contrat ;

Attendu qu'il est constant que la Cie Mixte a effectivement reçu les 10 sacs de soie en question ; que l'expert affirme, par ailleurs, qu'il y a identité complète entre la marchandise, telle qu'elle a été débarquée du vapeur ou telle qu'elle a été transportée du point de débarquement à l'endroit où il a procédé à ses opérations et qu'en conséquence, elle doit être, et elle seule, déclarée responsable de n'avoir pas livré une marchandise de la nature de celle qu'elle avait embarquée, même de la substitution dont elle aurait été l'objet sur les quais où elle se trouvait sous la garde du transporteur considéré comme dépositaire ;

Par ces motifs,

Met purement et simplement hors de cause sans dépens le capitaine du *Westland* et Domergue ;

De même suite, retenant seule la Cie Mixte, la condamne à payer à Roos la somme de 65.500 francs, montant des dix sacs soie de porc non représentés, aves intérêts de droit et dépens. »

Du 21 mars 1921. — Prés. : M. Jullien ; plaid. : Mes Vial (pour Roos), Aicard (pour la Cie Mixte) et David (pour Domergue), avocats.

Observation. — Comparez Marseille, 30 avril 1912, ce Rec., XXVIII, p. 759.

Le principe énoncé dans les motifs du jugement rapporté ici est certainement trop absolu. En l'état de la clause *contenu* inconnu, lorsque les colis offerts en livraison contiennent d'autres marchandises que celles figurant au connaissement, le destinataire a tout au moins à prouver l'exactitude des énonciations de ce titre, puisque le transporteur a stipulé ne pas être obligé par elles (cf. Fr. Sauvage, *Les clauses « poids inconnu », « que dit être » et autres clauses similaires*, ce Rec., XXXI, p. 437, § 4). Peu importe que la différence porte sur la nature même de la marchandise. Décider le contraire reviendrait à dire que le transporteur a l'obligation absolue d'examiner, même sommairement, le contenu des colis qui lui sont remis fermés, ce qui n'est guère défendable.

On peut d'ailleurs se demander, malgré les termes très nets du jugement, si telle a été la pensée du Tribunal. Dans l'espèce, en effet, les colis accusaient une grande différence

de poids, ils ne portaient pas leur marque d'origine, et le jugement déclare « qu'il est constant que la Cie Mixte a « effectivement reçu les 10 sacs de soie en question », ce qui revient à admettre comme établie la sincérité du connaissement. Dans de telles conditions, on conçoit que le Tribunal ait retenu la responsabilité du transporteur (rappr. Marseille, 30 janvier 1920, ce Rec., XXXII, p. 455). Mais alors, il y aurait eu lieu d'appliquer la clause limitative de l'indemnité, sauf à prouver à la charge de ce transporteur l'existence d'un fait personnel constituant une faute lourde nettement caractérisée. Or, il paraît impossible de trouver la preuve implicite d'une telle faute dans l'événement lui-même, à savoir la substitution dont la marchandise aurait été l'objet (Cassation, 9 novembre 1915, ce Rec., t. XXX, p. 458).

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE

Par Jean Renard, docteur en droit
Avocat au barreau de Marseille

TRIBUNAL D'EMPIRE

20 avril 1921

Assurance sur corps. Clause d'exonération des faits de l'assuré.

La clause par laquelle l'assureur sur corps s'exonère des dommages causés par le fait ou la négligence de l'assuré ne peut pas être étendue à la faute de l'équipage.

Friedrich Senf c. Badische Assekuranz Gesellschaft et Etat de Hambourg.

Le pourvoi introduit devant le Tribunal Supérieur d'Empire par la Cie d'assurances portait sur le principe de l'irresponsabilité de l'assureur, en l'état de la clause rapportée, pour les dommages survenus non seulement par le fait de l'assuré, mais encore par le fait de ses préposés.

Le Tribunal Supérieur d'Empire condamne une pareille extension de l'irresponsabilité stipulée par l'assureur, en se fondant sur la considération qu'elle équivaudrait souvent, en matière maritime, à priver en fait l'assuré du bénéfice de l'assurance. L'armateur, en effet, n'est pas à même de surveiller les agissements de son équipage, et encore moins d'empêcher ses fautes ou de prévenir ses négligences.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Hanseatische Gerichtszeitung* (part. commerciale), 1921, p. 236.

Sur l'irresponsabilité de l'assureur au cas de faute de l'assuré, cf. art. 130, 61 et 6 de la loi sur le contrat d'assurance. Aux termes de l'art. 130, l'assureur ne répond pas du dom-

mage causé intentionnellement ou par la faute lourde de l'assuré ; mais il répond du dommage causé par une conduite fautive du navire, à moins de démontrer un agissement dolosif de la part de l'assuré.

La décision du Tribunal d'Empire tranche par la négative une question des plus controversées (voir Gerhard-Manes, *Versicherungs-Vertragsgesetz*, art. 130, remarque 3 et 1, § 4 ; art. 61, remarque 4 ; — Voigt, *Seeversicherungsrecht*, p .411 et suiv.) ; elle a donc une importance pratique considérable. Elle s'inspire, comme celle du Tribunal supérieur hanséatique, rapportée ci-dessous, p. 112, rendue en matière d'innavigabilité du navire, des besoins légitimes de l'armement et du souci de ne pas rendre sa tâche impossible.

En droit français, les pertes et dommages provenant du fait de l'assuré ne sont point à la charge de l'assureur (art. 351, C. com.), et le Code ne prévoit pas d'exception à cette règle générale. Toutefois, une importante partie de la doctrine admet que cette disposition n'est pas d'ordre public ; v. Lyon-Caen et Renault, *Traité de Dr. comm.*, t. VI, n° 1245 ; Danjon, *Droit maritime*, t. IV, n° 1340 ; Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, n° 2425. D'après le système du code, l'assureur n'est même pas tenu des fautes du capitaine et de l'équipage (art. 353, C. com.). Mais la pratique est en sens contraire, et la baraterie est aux risques des assureurs d'après les polices françaises (police sur corps du 1er sept. 1913, art. 1er, ce Rec., XXIX, p. 639 ; police sur facultés du 15 novembre 1919, art. 1er, *ibid.*, XXXI, p. 452).

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

14 juillet 1920

Delivery order. Responsabilité de l'administration du quai.

Navire : « Dalæfven ».

La responsabilité de l'administration du quai est engagée par la remise d'un connaissement partiel pour des marchandises sous sa garde, quand bien même cette remise aurait été

déterminée par la présentation d'un ordre de livraison (delivery order) falsifié.

En timbrant ce connaissement partiel, ladite administration assume l'obligation irrévocable de livrer les marchandises qui en font l'objet au porteur régulier.

M. R. Marcus c. Etat de Hambourg et Aug. Bolten.

Faits. — Le demandeur avait acheté de la maison Duensing et Ewele 81 balles de bois apportées par le s/s *Daläfven.* Cette dernière elle-même les tenait régulièrement d'un sieur Hecht, qui lui avait remis un connaissement partiel timbré par l'Administration du quai. Le demandeur, qui avait payé les documents, ne pouvant obtenir livraison de la marchandise, demandait en justice que l'Administration du quai y fût contrainte, et celle-ci faisait refluer l'action contre les courtiers maritimes consignataires du navire.

Le motif de la résistance de ladite Administration était fondé sur la fausseté du titre de délivrance au vu duquel elle avait remis un connaissement partiel timbré. La fraude originaire avait été rendue possible par un excédent de balles apportées par le vapeur et dissimulées au consignataire jusqu'au jour où un relevé de compte de l'Administration en révéla l'existence. Mais à ce moment, ou bien les balles en excédent avaient été enlevées ou, comme pour les 81 balles litigieuses, étaient réclamées en vertu d'un titre régulier.

L'Administration, tout en arguant de la fraude commise pour ne pas remettre la marchandise au porteur du connaissement, se prévalait contre son appelé en garantie de la clause par laquelle celui-ci déclarait la relever de toute responsabilité pour irrégularités dans la délivrance des bons de livraison partiels.

Jugement. — En l'état de ces faits, le Tribunal régional, puis le Tribunal supérieur, ont admis la prétention du porteur du bon de livraison partiel. L'estampillage de ce dernier par l'Administration du quai équivaut à assumer l'obligation irrévocable de livrer à celui au profit de qui ce titre a été émis. Le porteur de bonne foi est donc qualifié pour obtenir cette délivrance, sans qu'il y ait lieu de rechercher de quelle manière ses auteurs immédiats ou de précédents porteurs sont arrivés à avoir le bon en question.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Hanseatische Gerichtszeitung* (part. commerciale), 1921, p. 49.

On s'accorde à voir dans l'ordre de livraison partiel remis par le consignataire de la cargaison une coupure du connaissement. Il vaut, comme lui, titre à la possession. On s'explique donc que foi soit due au titre, surtout dans une législation qui admet le système des actes abstraits. Au surplus, l'Administration du quai, en timbrant le bon de livraison, reconnaît par là-même sa validité, au moins en apparence, et ne peut être admise postérieurement à la contester pour ne pas accomplir son obligation de délivrance.

Sur le contreseing du *delivery order* par le consignataire de la cargaison, voyez Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, n° 1435.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

29 novembre 1920

Innavigabilité du navire. Certificat de visite. Absence de responsabilité de l'armateur.

Il n'y a pas innavigabilité du navire au sens juridique lorsque l'innavigabilité de fait résulte de l'absence d'une réparation que l'agent d'une société de classification n'a pas jugée indispensable.

Wurtembergische Transport Versicherungsgesellschaft c. Hamburg Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Faits. — Il s'agissait, en l'espèce, d'un ventilateur en usage depuis treize ans et demi et qui s'était brisé en cours de voyage. Assigné en réparation du préjudice, l'armateur se retranchait derrière le certificat de visite du Lloyd.

Des experts furent nommés ; ils s'accordaient sur la cause probable du dommage, la vétusté, mais divergeaient sur les signes extérieurs auxquels on pouvait la reconnaître ; non moins en désaccord se trouvaient-ils en ce qui touche la vérification nécessaire de l'appareil : l'expert du Lloyd anglais l'estimait indispensable après un fonctionnement

d'aussi longue durée ; celui du Lloyd allemand, tout en considérant que les circonstances pouvaient l'imposer, comme en l'espèce, n'y voyait pourtant aucune obligation juridique.

Jugement. — Le Tribunal supérieur a estimé que l'armateur avait accompli son devoir, du moment que le visiteur de la Société de classification avait pu procéder sans entraves à l'examen du bâtiment pour lequel la cote était demandée.

Que ce visiteur ait vérifié ou non certains appareils, cela est indifférent en soi, car l'absence de vérification établit qu'il la juge superflue et l'état de l'engin normal.

Ce ne serait qu'au cas où ce défaut de vérification serait contraire aux usages, ou le résultat d'une faute lourde, qui ne pourrait échapper à l'armateur, que la responsabilité de ce dernier pourrait être engagée.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Hanseatische Gerichtszeitung* (part. commerciale), 1921, p. 54.

Le § 559 du Code de commerce allemand exclut la responsabilité de l'armateur dans le cas « où le vice n'était pas « perceptible malgré les soins d'un armateur vigilant ».

Partant de cette disposition légale, les juges de l'espèce rapportée ont estimé que l'armateur remplissait son devoir et ne pouvait être tenu pour responsable, lorsqu'il s'est adressé à une Société de classification pour faire visiter le navire tous les 4 ans, et obtenir la cote. Ceci sous réserve — ce qui n'était pas le cas en l'espèce — d'une entrave apportée par l'armateur à l'exercice de son mandat par le visiteur de la Société de classification, ou d'une négligence anormale de ce dernier, qui n'aurait pas dû échapper au premier.

Le certificat de visite constitue donc en droit allemand une présomption de navigabilité presque irréfragable. Beaucoup moins large se montre la jurisprudence française. Sans doute, des décisions récentes déchargent l'armateur du vice-caché (cf. Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, n° 1563) ; d'autre part, il est très généralement admis que le certificat de visite crée une présomption de navigabilité du navire ; mais c'est là une simple présomption de fait, et l'intéressé est toujours admis à la battre en brèche par des constatations matérielles, notamment par l'état d'usure dû au fonctionnement trop prolongé d'un engin insuffisamment sur-

veillé (Aix, 31 janvier 1911, ce Rec., XXVI, p. 447 ; Marseille, 8 février 1911, *ibid.*, XXVI, p. 691). Il semble donc que, devant les tribunaux français, cette espèce eût abouti à une solution différente. — Sur cette même question de la force probante de la cote attribuée par les sociétés de classification ou des visites officielles de sécurité, voyez les notes sous Seine, 8 janvier 1920, et Paris, 8 janvier 1918, ce Rec., XXXII, pp. 130 et 325.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

2 mai 1921

Abordage dans le port. Pilote. Remorquage.

Navire : « Drachenfels ».

Le capitaine d'un vapeur remorqué à son poste de mouillage conserve la direction de son navire, même si un pilote du port se trouve à bord et a indiqué au remorqueur l'emplacement du mouillage.

Le navire remorqué qui aborde un navire au mouillage doit, pour recourir contre le remorqueur en remboursement du montant des avaries payées par lui, établir la faute de ce remorqueur.

Deutsche Dampschiffahrt Gesellschaft Hansa c. Société de remorquage Carl Tiedemann et Pauls & Blohn.

Faits. — Le navire *Drachenfels*, le 6 septembre 1913, était amené par deux remorqueurs, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière, à son poste de mouillage. A bord se trouvait le pilote du port pris à Altona. Celui-ci avait donné l'ordre au remorqueur d'avant de se diriger vers l'emplacement 44, ce qui fut répété par lui. A l'approche du môle, le capitaine du navire lança l'ordre à tribord toute. Le remorqueur le répéta, ainsi que tous les signaux postérieurs. Malgré ce, une collision se produisit avec les bâtiments amarrés au môle américain, endommageant une allège et deux gabarres.

L'armateur du *Drachenfels* rejetait la faute de l'abordage

sur le remorqueur et agissant contre lui en remboursement de l'indemnité payée.

Jugement. — Le Tribunal supérieur, dans son jugement du 2 mai 1921, admet que la direction nautique d'un vapeur n'est pas enlevée à son capitaine au cas de remorquage ; c'est d'ailleurs la règle constante en doctrine et en jurisprudence allemandes, règle que le Tribunal justifie par la considération qu'il n'est pas dans les usages qu'un remorqueur commande un gros bâtiment, ni dans ses moyens.

La présence à bord d'un pilote du port ne diminue en rien cette direction car ce pilote n'est pas obligatoire et le steamer n'était pas hors d'état de manœuvrer. Le fait par ce pilote d'indiquer au remorqueur le lieu du mouillage du navire remorqué n'implique pas non plus de sa part ingérance dans la direction du remorqueur.

Il n'existe aucune présomption de faute à l'égard de l'un ou de l'autre navire. Dès lors, si l'abordeur veut répéter contre le remorqueur le montant des indemnités versées à l'abordé, il doit, conformément au droit commun, établir l'existence d'une faute à sa charge.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Hanseatische Gerichtszeitung* (part. commerciale), 1921, p. 215.

La décision rapportée pose le principe que le navire en état de manœuvrer conserve la direction de ses mouvements, quand il est remorqué, même s'il y a à bord un pilote du port qui fixe au remorqueur l'emplacement du mouillage. Comp., pour le cas de pilotage obligatoire, Trib. de l'Empire allemand, 15 octobre 1909, ce Rec., XXVI, p. 73. — L'abordage dû à la faute du pilote est expressément prévu par la Convention de Bruxelles de 1910, art. 5 (ce Rec., XXVI, p. 256), dont les dispositions se retrouvent, en termes identiques, dans l'art. 407 nouveau, § 5, du Code de commerce français (ce Rec., XXX, p. 161).

Sur les responsabilités respectives du remorqueur et du remorqué, en cas d'abordage, voyez Trib. de l'Empire allemand, 11 décembre 1901, ce Rec., XVIII, p. 697, rendu dans une espèce très analogue à celle de l'arrêt rapporté ci-dessus ; Trib. sup. hanséatique, 5 février 1902, *ibid.*, XVIII, p. 703. — La jurisprudence et la doctrine françaises sur la même question sont rapportées dans la note de M. L. Crémieu, ce Rec., XXXII, p. 581, et sous Havre, 28 avril 1920, *ibid.*, XXXII, p. 595.

TRIBUNAL RÉGIONAL DE HAMBOURG

9 novembre 1920

Charte-partie. Résiliation. Risques de capture.

Navire : « Janna ».

Est justifiée la résiliation par l'affréteur d'une charte-partie passée avant la guerre lorsque la cargaison était, tant par son objet (du salpêtre, en l'espèce) que par la qualité de cet affréteur, universellement connu comme allemand, exposée au risque de capture par l'ennemi et que la charte-partie contenait la clause suivante : « à l'exception dans tous les cas des risques de complication ou d'empêchement d'origine politique ».

Daniel Steen Bygdo c. Henri Weber.

Faits. — Il s'agissait d'interpréter une charte-partie conclue avant la guerre entre un armateur norvégien et une maison de Valparaiso légalement chilienne, mais connue universellement comme une firme germanique. Cette charte-partie était la charte-partie des nitrates établie à Hambourg en 1891.

La guerre ayant éclaté, l'affréteur, pour rompre son engagement, invoquait à la fois la clause rapportée et le § 629 du C. com., ainsi conçu : « Art. 629. — Chacune des parties a le droit de renoncer au contrat sans être tenue d'une indemnité,..... 2° S'il éclate avant le commencement du voyage une guerre, par suite de laquelle le navire ou les marchandises qui devaient être transportées aux termes du contrat, ou tous deux, ne peuvent plus être considérés comme francs, et courraient le risque d'être capturés. »

Le fréteur objectait que le danger de prise était illusoire, le transport s'effectuant sur un bâtiment neutre entre deux ports neutres et en exécution d'un contrat passé entre deux maisons régulièrement établies en pays neutres.

Jugement. — Sans s'arrêter aux considérations du fréteur, le Tribunal régional de Hambourg a jugé que l'éventualité du danger de capture suffisait à légitimer le retrait de

l'affréteur. Cette éventualité résultait avec évidence de la qualité bien connue de firme allemande qu'avait l'affréteur. Dès lors, il n'avait pas à courir le risque, même si l'on pouvait compter que les autorités anglaises, ou le tribunal des prises, mieux éclairés, ordonnent la restitution de la cargaison, ni à essayer d'échapper à ce risque en recourant à un nom d'emprunt pour l'expédition.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Hanseatische Gerichszeitung* (part. commerciale), 1921, p. 67.

Dans le même sens, Tribunal d'Empire, 4 juillet 1917, *Reichsgerichtszeitung*, vol. 90, p. 391.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE

CHAMBRE DES LORDS

18 avril 1921

Assurance maritime Clause « assurance à tous risques ». — Chargement sur le pont.

I. — *Dans une assurance à tous risques, l'assuré n'a pas à faire la preuve de la nature exacte de la cause de l'avarie.*

II. — *L'art. 17 des règles d'interprétation de l'annexe n° 1 du Marine Insurance Act de 1906 prévoit qu'en l'absence de tout usage contraire, les marchandises chargées sur le pont et les animaux vivants doivent être assurés expressément et ne sont pas compris dans la dénomination générale de marchandises. Mais l'usage auquel il est fait allusion dans ce texte est l'usage commercial et non la pratique des assurances. Il en résulte que, l'usage du commerce des laines étant de charger les laines sur le pont, les assureurs sont responsables alors même qu'ils ignoraient cet usage et bien que les marchandises ne leur aient pas été indiquées comme devant être chargées sur le pont.*

British and Foreign Marine Insurance Cy c. Gaunt.

Dans l'espèce, il s'agissait d'une police d'assurance sur des laines importées de Patagonie. La police couvrait tous les risques depuis le dos du mouton jusqu'au moment de la livraison dans les entrepôts européens.

Les laines furent chargées sur le pont et elles présentaient à l'arrivée de grandes avaries de mouille, sans que l'on pût exactement déterminer la cause de l'avarie. Ces avaries étaient-elles couvertes par la police à tous risques ?

La clause d'assurance à tous risques ne signifie pas que la police couvre tous les dommages qui peuvent survenir à la chose assurée. C'est ainsi qu'il est bien évident qu'elle ne saurait couvrir le déchet de route normal (wear and tear).

La clause à tous risques signifie simplement que les marchandises assurées sont couvertes contre tous dommages provenant d'une circonstance fortuite ou d'un accident (casualty).

En principe, l'assuré doit établir la cause exacte de l'avarie, afin de prouver que cette cause constitue bien l'un des risques couverts par la police. Mais, dans le cas d'une police à tous risques, il n'a pas besoin de faire cette preuve ; il est tenu simplement d'établir que l'avarie est due à un événement anormal.

Les assureurs prétendaient cependant décliner leur responsabilité en invoquant l'article 17 des règles d'interprétation de l'annexe n° 1 au Marine Insurance Act de 1906. Cette disposition déclare que « en l'absence de tout usage « contraire, la cargaison chargée sur le pont et les animaux « vivants doivent être assurés expressément et non sous la « dénomination générale de marchandises ». Les assureurs prétendaient que l'usage auquel il est fait allusion par le texte précité ne pouvait être que la pratique suivie par les assureurs sur facultés, dans la mesure où cette pratique renoncerait à obtenir des assurés, pour certaines catégories de marchandises, l'indication que ces marchandises doivent être chargées sur le pont. Or, disaient-ils, une telle pratique n'existe pas chez les assureurs maritimes en ce qui concerne les assurances sur chargements de laines. Ils en concluaient que l'article 17 devait s'appliquer dans l'espèce et que l'assuré n'ayant pas déclaré le chargement sur le pont, il était mal fondé à leur réclamer le remboursement des avaries.

Cette interprétation fut rejetée par la Chambre des Lords comme contraire à l'esprit de la loi.

En réalité, lorsque la nature d'une marchandise est telle qu'on a l'habitude de la charger sur le pont, l'assureur est présumé connaître cet usage. Il en résulte que l'usage actuel auquel il est fait allusion dans l'art. 17 n'est pas l'usage des assureurs, mais l'usage des commerçants qui opèrent sur la marchandise assurée. Par suite, toutes les fois où l'usage du commerce est qu'une marchandise soit chargée sur le pont, l'article 17 ne s'applique pas. Tel était, en fait, le cas de l'espèce. La prétention des assureurs fut donc écartée.

Du 18 avril 1921. — Président : Lord Birkenhead ; Juges : Visc. Finlay, Visc. Caye, Lord Atkinson et Lord Sumner ;

plaid. : R. A. Wright, K. C., et C. T. Le Quesne, avocats, assistés de Waltons & C°, solicitors, pour les appelants ; Sir John Simon, K. C., F. D. Mackinnon, K. C., et R. I. Simey, avocats, assistés de Ballantyne, Clifford & C°, solicitors, pour les intimés.

Observations. — Voir le texte de la décision dans *Commercial Cases*, vol. XXVI, p. 247.

Antérieurement au Marine Insurance Act de 1906, la jurisprudence, d'ailleurs assez ancienne, décidait qu'en principe, des marchandises chargées sur le pont n'étaient pas couvertes par une police générale « sur marchandises » ; Ross v. Thwaites (1776) 1 Park, 23 ; Blakhouse v. Ripley (1802), *ibid.*, 24.

Mais, s'il existait un usage établi de transporter un genre spécial de marchandises sur le pont, l'assureur était supposé avoir eu connaissance de l'usage et, par là-même, couvrir les marchandises alors qu'elles sont en pontée. Toutefois, cela semble impliquer que les marchandises aient été désignées pour que l'assureur pût se rendre compte, par leur nature, du risque qu'il court. Voir, à cet égard, Da Costa v. Edmunds (1815) 4 Camp. 142 ; Voir aussi l'excellente définition de Lord Lyndhurst, C. B., dans Blackett v. Royal Exchange Ass. C° (1832) 2 Cr. & J. 250., qui peut se résumer ainsi : Les marchandises transportées sur le pont ne sont pas à l'endroit du navire où les marchandises sont généralement transportées ; elles courent un risque plus grand que de coutume ; elles ne sont pas couvertes par une police ordinaire sur marchandises et l'assureur a droit à une notification distincte soit de l'emplacement du navire dans lequel les marchandises sont transportées, soit de la nature des marchandises ,quand par leur nature il aura le même renseignement ; l'assureur a droit à être renseigné pour estimer son risque et calculer la prime.

Dans une affaire beaucoup plus récente, Apollinaris C° v. Nord Deutsche Ins. C°, (1904) 1 K. B. 252, on admit qu'une coutume générale de transporter des marchandises sur le pont avait été prouvée pour des voyages sur le Rhin, et que l'assureur était responsable ; mais c'est là un cas spécial, car les risques en matière fluviale sont bien différents.

Le Marine Insurance Act de 1906 établit en principe que les marchandises chargées sur le pont doivent être assu-

rées expressément, à moins d'un usage contraire. L'arrêt reproduit est intéressant au point de vue de l'interprétation de ce qu'il faut entendre par usage contraire.

En France, la jurisprudence décide généralement que l'assureur ne couvre pas les risques afférents aux marchandises chargées sur le pont, sans déclaration préalable et paiement d'une prime supplémentaire ; Marseille, 21 juin 1904, ce Rec., XX, p. 69 ; 3 juin 1909, *Rec. Marseille*, 1909. 1. 309 ; Marseille, 12 mars 1912, ce Rec., XXVII, p. 707, et le très intéressant arrêt de Cassation du 30 novembre 1903, ce Rec., XIX, p. 817, et la note. Toutefois, la jurisprudence admet que, lorsque le connaissement autorise le transporteur à placer les marchandises sur le pont sans être tenu d'aucun avis et que l'assuré ignore complètement le fait du chargement sur le pont, l'assureur qui a accepté, dans sa police, les clauses du connaissement est responsable et ne peut réclamer que la double prime ; v. Marseille, 21 mars 1902, ce Rec., XVII, p. 602, et 3 août 1894, *ibid.*, p. 456. — Les conditions spéciales de l'assurance des marchandises chargées sur le pont sont prévues par l'article 10 de la police française sur facultés du 15 novembre 1919 ; voir le commentaire de cet article, ce Rec., XXXII, p. 27.

CONSEIL PRIVÉ (Section judiciaire)

16 décembre 1920

Connaissement. Mention « reçu pour embarquement ».

Navire : « Marlborough Hill ».

Un document maritime que l'usage commercial désigne du nom de connaissement ne cesse pas d'être un connaissement au sens de la 6e section de l'Amiralty Court Act de 1861 par le seul fait qu'il est établi dans la forme « reçu pour embarquement » au lieu de l'être dans la forme « chargé à bord ».

Navire « Marlborough Hill » c. Alexander Cowan and sons Ltd et autres.

Il s'agissait, dans l'espèce, de l'appel d'un jugement de la Cour Suprême de la Nouvelle-Galles du Sud du 28 août 1919 devant la section judiciaire du Conseil Privé, qui constitue l'autorité judiciaire suprême en matières coloniales. On sait d'ailleurs que cette section judiciaire ne statue pas sous forme de jugement, mais sous forme de conseil au souverain.

Au mois de juin 1919, le voilier finlandais *Marlborough Hill* arrivait à Sydney, venant de Melbourne. Le 12 juin, une assignation *in rem* fut introduite contre le navire devant la Cour de l'Amirauté de la Nouvelle-Galles du Sud par vingt chargeurs différents en raison de la non-délivrance de marchandises portées au connaissement. Le 17 juin, le propriétaire du navire opposa l'exception d'incompétence de la juridiction saisie du litige.

La juridiction de l'Amirauté a été conférée à la Cour Suprême de la Nouvelle-Galles du Sud par l'Act sur les Cours coloniales d'Amirauté de 1890. Cette loi prévoit que la compétence et la juridiction des Cours d'Amirauté coloniales ont la même étendue que celles de la Cour d'Amirauté d'Angleterre.

Il en résulte que la section 6 de l'Admiralty Court Act de 1861 doit s'appliquer *mutatis mutandis* à la Cour d'Amirauté de la Nouvelle-Galles du Sud.

Or, cette section 6 s'exprime ainsi: « La Haute-Cour d'Amirauté aura juridiction sur toute action engagée par le « propriétaire, le consignataire ou le porteur de connaissement de toutes marchandises amenées dans un port de « Grande-Bretagne ou du Pays de Galles contre le navire « transporteur pour tout dommage causé aux marchandises « ou à une partie d'entre elles par la négligence, malveillance, fraude ou faute du propriétaire, du capitaine ou de « l'équipage du navire, à moins qu'il ne soit établi devant la « Cour que, au moment des débats, le propriétaire ou l'un « des copropriétaires du navire ait son domilice en Angleterre ou au Pays de Galles ».

Ce texte devait s'appliquer dans l'espèce puisque le propriétaire du *Marlborough Hill* n'était pas domicilié dans la Nouvelle-Galles du Sud.

C'est dans ces conditions que les défendeurs prétendaient invoquer l'incompétence de la Cour d'Amirauté de la Nouvelle-Galles du Sud. Ils se fondaient sur ce fait que l'Admiralty Court Act de 1861 parle du porteur d'un connaissement

et que, dans l'espèce, les demandeurs n'étaient pas porteurs d'un véritable connaissement, puisque leur titre de transport présentait, non pas la mention ordinaire « chargé à bord » (shipped on board), mais la mention « reçu pour embarquement » (received for shipment).

La Cour d'Amirauté de la Nouvelle-Galles du Sud rejeta cette exception par jugement du 28 août 1919. C'est ce jugement qui avait été frappé d'appel devant le Conseil Privé.

Examinant le moyen soulevé par les appelants, Lord Phillimore, rapporteur de la section judiciaire du Conseil Privé, estima qu'il était impossible de suivre l'interprétation particulièrement étroite qu'ils prétendaient donner au mot de connaissement.

Il n'y a pas lieu de distinguer suivant que le capitaine reconnaît avoir reçu les marchandises à terre pour les embarquer, ou qu'il reconnaît les avoir reçues à bord.

L'expression « reçu à bord » convient à des lots complets de marchandises chargées en bloc.

D'autre part, l'expression « reçu pour chargement » convient aux colis isolés qui restent sur le quai pendant plusieurs jours, attendant pour être chargés que les marchandises lourdes et encombrantes aient été convenablement arrimées. Dans l'un et l'autre cas, le titre de transport constitue bien un connaissement.

Dans ces conditions, la Section judiciaire du Conseil Privé conclut à la non-recevabilité de l'appel et à la condamnation des appelants aux dépens.

Du 16 décembre 1920. — Lord Phillimore, rapporteur ; plaid. : R. A. Wright, K. C., et H. Claughton Scott, avocats, assistés de William A. Crump & Son, solicitors, pour les appelants ; F. D. Mackinnon, K. C., et Sinclair Johnston, avocats, assistés de Snow, Fox, Higginson & Thomson, solicitors, pour les intimés.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *Commercial Cases*, vol. XXVI, p. 121.

Sur la distinction entre le connaissement avec mention « embarqué » et celui avec mention « reçu pour embarquement », voir l'article 3, paragraphe 7, des Règles de la Haye, *infrà*, p. 198.

C'est avec raison que le Conseil Privé admet que le connaissement avec la mention « reçu pour embarquement »

est un connaissement au même titre que celui avec la mention « embarqué », quoique d'un genre différent. Il est certain que les Compagnies de navigation à lignes régulières, qui reçoivent une grande quantité de petits colis, ne peuvent délivrer les connaissements au fur et à mesure de l'embarquement. Ces colis sont reçus sous les hangars des Compagnies, par leurs préposés, et les billets de bord délivrés par ces derniers sont ensuite échangés contre les connaissements dans les bureaux des Compagnies. Il est pratiquement impossible pour l'employé qui délivre les connaissements, contre les billets de bord qu'on lui remet, de se rendre compte si telle petite caisse a été déjà embarquée à bord, ou est encore sous les hangars de la Compagnie.

D'autre part, ainsi que cela fut exprimé de façon magistrale par les représentants de l'Association des Banquiers anglais à la Conférence de la Haye, Sir James Hope Simpson et Mr. W. W. Paine, il y a le plus grand intérêt à développer l'usage du connaissement avec mention « reçu pour embarquement », précisément pour éviter la création de connaissements avec la mention « embarqué » alors que la marchandise n'est pas effectivement à bord.

Dans les ports d'escale, par exemple, où un navire prend une importante partie de cargaison d'arachides ou de produits coloniaux, il est souvent difficile à l'agent de l'armateur de refuser des connaissements à l'exportateur qui lui a remis ses marchandises ; ce dernier tient à négocier sa traite documentaire ; d'autre part, le navire, attendu dans le port, n'est pas encore arrivé ; le connaissement avec la mention « reçu pour embarquement » résoud la difficulté et le réceptionnaire des marchandises, lorsqu'il reçoit ce connaissement, ou le banquier, lorsqu'il l'escompte, savent exactement à quoi s'en tenir.

COUR D'APPEL

29 juillet 1920

Assurance maritime. Réticence. Fait présumé connu par l'assuré.

Navire : « Vigo ».

Lorsque l'assuré ne déclare pas à l'assureur un fait essentiel relatif à l'assurance, il y a réticence, alors même que l'assuré ignorait ce fait, pourvu qu'il ait dû ou qu'il puisse être présumé avoir dû le connaître.

London General Insurance Cy Ltd c. General Marine Underwriters Association Ltd.

En septembre 1918, les demandeurs avaient souscrit une police d'assurance sur facultés et s'étaient réassurés par une police souscrite par les défendeurs. La police de réassurance fut établie dans l'après-midi du 25 septembre. La veille, le *Vigo* avait dû relâcher dans un port espagnol avec sa cargaison en feu. La nouvelle arriva au Lloyd's dans la nuit du 24 ; mais elle n'était connue ni des demandeurs ni des défendeurs au moment de l'établissement de la police. Conformément à son habitude, le Lloyd's avait communiqué à ses membres la nouvelle du sinistre dans la matinée du 25, mais les deux parties n'avaient pas encore eu le temps d'en prendre connaissance. Les demandeurs réclamèrent le règlement de leur police de réassurance aux défendeurs ; mais ceux-ci s'y refusèrent pour la raison qu'en ne les informant pas du sinistre, les réassurés avaient commis une réticence. Ils ne contestaient pas que, en fait, les réassurés ignoraient le sinistre au moment de l'établissement de la police, mais ils estimaient qu'ils devaient être présumés en avoir eu connaissance à ce moment.

Le juge Bailhache s'était prononcé en faveur des réassureurs et la Cour d'appel a confirmé sa décision.

Les juges estimèrent que les réassurés avaient négligé de prendre connaissance des communications du Lloyd's, ce qui les avait mis dans l'impossibilité de communiquer à leurs réassureurs un renseignement essentiel ; l'absence de

déclaration de ce renseignement, quoique involontaire, constituait une réticence.

Le fait que ce renseignement avait été communiqué également au réassureur était inopérant ; car l'on ne peut exiger d'un assureur qu'il ait toujours présent à l'esprit les communications qui peuvent lui avoir été faites au sujet d'un navire déterminé qui fait l'objet de l'assurance qu'on lui propose.

Du 29 juillet 1920. — Président : Lord Sterndale, M. R. ; juges : Lord Justice Warrington et Lord Justice Younger ; plaid. : Douglas Hogg, K. C., et W. A. Jowitt, avocats, assistés de Coburn & C°, solicitors, pour les appelants ; Stuart Bevan, K. C., et Claughton Scott, avocats, assistés de Thomas Cooper & C°, solicitors, pour les intimés.

Observations. — Voir le texte de la décision dans *Commercial Cases*, vol. XXVI, p. 52.

La jurisprudence anglaise relative à l'influence sur la réticence des renseignements contenus dans les Lloyd's Lists est assez flottante ; les jugements anciens décident généralement qu'il n'y a pas réticence lorsque le fait qui n'a pas été déclaré à l'assureur avait paru dans les Lloyd's Lists ou dans la Shipping Gazette qui, depuis, a été incorporée dans les Lloyd's Lists.

Dans son jugement de Friere v. Woodhouse (1817) 1 Holt, N. P. 572, le juge Burroughs déclara que « les renseigne- « ments que l'assureur peut, par une enquête raisonnable « et en faisant due diligence, se procurer, en faisant appel « à ses ressources ordinaires d'information, n'ont pas à « lui être notifiés ».

De même, le juge Erle, dans son jugement Foley v. Tabor (1861) 2 F. & F. 662, s'exprime ainsi : « Il n'est pas néces- « saire que l'assureur connaisse, en fait, les renseignements ; « s'il savait qu'il avait les moyens de connaître ces rensei- « gnements, c'est comme s'il les connaissait. Si, par exem- « ple, il savait qu'il pouvait se rendre compte de la car- « gaison exacte au Lloyd's et qu'il n'a pas pris la peine de « s'en rendre compte, sachant ou croyant que la cargaison « comprenait du fer, le renseignement doit être présumé être connu de lui ». Dans le même sens, Gandy v. Adelaïde Ins. C° (1871) L. R. 6 Q. B. 746, et Mackintosh v. Marshall (1843) 11 M. & W. 116.

Mais, dans le jugement plus récent de Morrison v. Universal Marine Insurance C° (1872) L. R. 8 Ex. 40, nous trouvons un point de vue différent et qui nous paraît mieux justifié. Le juge Bramwell, en première instance, après avoir indiqué qu'il admettait que l'assureur doit être supposé au courant des informations générales qui sont publiées dans les journaux spéciaux maritimes, mais non des informations relatives à tel ou tel navire particulier, ajoute : « Décider « que l'assureur est obligé de garder dans sa mémoire tout « ce qui est contenu dans les listes du Lloyd's au sujet d'un « navire sur lequel il n'a aucun intérêt, plutôt que de déci- « der que l'armateur de ce navire est obligé de communi- « quer les renseignements, aboutit à placer un fardeau pe- « sant et inutile sur l'assureur, alors que décider le con- « traire ne met nullement l'armateur dans une position dif- « ficile ». Sur appel, (1873) L. R. 8 Ex 197, l'opinion exprimée par le juge Bramwell à la Cour de l'Echiquier fut confirmée par le juge Blackburn, présidant la Cour de la Chambre de l'Echiquier (ce Tribunal de première instance et cette Cour d'appel n'existent plus sous cette forme et sous ces appellations depuis la réforme judiciaire qui unifia les nombreuses Cours de justice anglaises). Dans le même sens, Bates v. Hewett (1867) L. R. 2 Q. B. 595.

La décision recueillie est assez curieuse ; d'après le jugement, ni le réassuré ni le réassureur n'avaient, en fait, connaissance du renseignement publié ; l'un et l'autre avaient les moyens de le connaître ; toutefois, le fait par le réassuré de ne l'avoir pas connu et notifié au réassureur est considéré comme une réticence, alors que, d'autre part, le réassureur n'est pas censé avoir connu ce même fait.

D'après la jurisprudence américaine, lorsque l'assuré n'a pas communiqué un renseignement déterminé à son assureur, il ne suffirait pas, pour répondre à l'exception de réticence, qu'il démontre que le fait avait paru dans un journal maritime. Il faut encore qu'il prouve que l'assureur avait eu connaissance du fait ; par exemple, dans le jugement de Greene v. Merchants' Ins. C° (1830) 10 Pick. Mass. R. 402, l'assureur plaidait qu'une lettre des demandeurs, qui contenait des renseignements importants, ne lui avait pas été communiquée ; le demandeur répliquait que ce même renseignement avait été publié dans la *New-York Gazette*, qui avait été régulièrement reçue par l'assureur et

qui se trouvait classée dans ses bureaux au moment où l'assurance avait été faite. Le juge, en donnant ses directives au jury, leur dit que s'ils étaient d'avis que le journal contenait tous les renseignements qui étaient dans la lettre, que ce journal avait été en fait vu par le président de la Compagnie d'assurance avant qu'il souscrive la police et que la partie du journal dans laquelle le renseignement avait été publié avait été lue par lui, il n'y avait alors pas réticence de la part de l'assuré. Le jury décida en faveur de ce dernier.

En France, un jugement du Tribunal de commerce de Marseille, du 17 mai 1901 (ce Rec., XVI, p. 816), admet que lorsqu'une police exige le chargement sur un navire de première ou deuxième cote, de moins de quinze ans, les assureurs seraient en droit de rejeter le risque lorsque le chargement a été fait sur un navire ayant perdu sa cote et âgé de plus de quinze ans. Mais, comme ils avaient gardé le silence pendant plusieurs semaines, le jugement remarque que « pendant ce long délai, ils avaient tout le loisir néces-« saire pour rechercher, dans les documents qu'ils ont tou-« jours à leur disposition pour les besoins mêmes de leur « profession, si le navire désigné répondait bien aux con-« ditions de la police ; que si, contre toute vraisemblance, « ils ne l'ont pas fait, ils ont commis une négligence grave, « une faute lourde, dont ils doivent supporter seuls les con-« séquences ».

Un jugement du Tribunal de la Seine du 12 mai 1886 (ce Rec., II, p. 440) décidait dans le même sens que s'il est vrai que l'erreur, dans la classification d'un navire, soit une cause de nullité de l'assurance, au cas où cette erreur est de nature à diminuer l'idée du risque, il en est autrement s'il est établi, en fait, que la Compagnie d'assurances n'a pu ignorer la nature, l'importance et l'emploi du navire assuré. Rapprocher, dans le même sens, de Valroger, *Dr. marit.*, vol. III ,n° 1530, p. 467 ; Cresp et Laurin, *Dr. marit.*, vol. III, p. 213 et suiv. ; Weil, *Assur. marit.*, n° 104, p. 109 ; Cauvet, *Assur. marit.*, vol. I, n° 209 et suiv., p. 366 ; Lyon-Caen et Renault, *Précis de dr. com.*, vol. II, n° 2272, p. 441 ; de Courcy, *Quest.*, vol. I, p. 321. Voir, au point de vue de l'insertion des nouvelles dans les journaux, un jugement du Tribunal du Havre, du 12 juin 1894, ce Rec., X, p. 225 ; au point de vue des renseignements que peuvent se procurer les assureurs, Douai, 18 juin 1897, ce Rec., XIII,

p. 616, et Marseille, 4 août 1897, *Rec. Marseille*, 1897. 1. 312. Voir aussi, quoiqu'il ne s'agisse pas à proprement parler d'une réticence, l'arrêt du *Sir John Jackson*, de la Cour d'Aix, du 23 octobre 1911, ce Rec., XXVII, p. 323, réformant Marseille, 18 octobre 1909, ce Rec., XXV, p. 366.

L. D.

COUR D'APPEL

20 décembre 1920

Assurance maritime sur corps. Déclaration relative à la nature de la cargaison. Réticence.

Navire : « Elmir Roberts ».

La question de savoir si l'assuré doit fournir à l'assureur tel ou tel renseignement au moment de la conclusion du contrat d'assurance est une question de fait et d'espèce. En pratique, on admet généralement que, dans l'assurance sur corps, l'assureur renonce implicitement à obtenir des renseignements précis sur tous les éléments de la cargaison. Le fait que l'assuré a informé l'assureur que le navire est un navire en bois muni de moteurs auxiliaires est une indication qui suffit à attirer l'attention d'un assureur vigilant. Il en résulte que le fait que le propriétaire d'un tel navire savait, au moment du contrat d'assurance, qu'il aurait à transporter un chargement d'essence n'empêche pas que l'assureur doive être considéré comme ayant renoncé implicitement à obtenir un renseignement à ce sujet.

Mann, Mac Neel and Cy Ltd c. General Marine Underwriters Ltd ; les mêmes c. Capital and Counties Insurance Cy Ltd.

Les appelants étaient des courtiers d'assurances de Liverpool qui agissaient au nom des propriétaires américains du schooner *Elmir Roberts*. Le navire avait été assuré par deux polices du 17 avril 1919 pour un voyage des Etats-Unis en France et retour. Le schooner était un vaisseau en bois de 690 tonnes avec moteur auxiliaire au pétrole. Avant de con-

clure l'assurance, l'armateur avait signé un contrat d'affrètement pour 2.500 bidons d'essence à transporter des Etats-Unis en France et avait omis d'en faire la déclaration à l'assureur. Le navire effectua régulièrement son voyage d'aller, mais fut détruit au cours du voyage de retour.

Les assureurs refusèrent de régler le sinistre pour la raison que le chargement d'essence, bien que n'ayant pas été la cause du sinistre, puisque celui-ci s'était produit après son déchargement en France, était un fait connu de l'assuré au moment de la conclusion du contrat d'assurance et qu'il devait révéler à l'assureur. Cette absence de révélation constituait une réticence devant entraîner la nullité de la police.

En première instance, le juge Greer avait décidé que le fait du chargement d'essence constituait une particularité essentielle (material circumstance) de nature à influencer l'assureur au sujet de l'opinion du risque. Il en avait conclu que, dans l'espèce, il y avait eu réticence et il rendit son jugement en faveur des assureurs défendeurs. L'armateur fit appel de cette décision devant la Cour, qui se prononça dans un sens opposé à celui du premier juge et déclara que l'appel était bien fondé.

En délivrant son jugement, le L. J. Bankes remarqua que l'*Elmir Roberts* appartenait à une catégorie de navires particulièrement exposés aux risques maritimes et devant naturellement attirer l'attention d'un assureur vigilant. D'autre part, la pratique admet que, dans l'assurance sur corps, l'assuré n'est pas tenu de fournir à l'assureur des renseignements sur la nature des marchandises transportées. Il faut bien d'ailleurs qu'il en soit ainsi, car le courtier d'assurances qui agit au nom de ses clients armateurs ignore quelle sera la nature de la cargaison chargée à bord.

Il est vrai que la section 18 du Marine Insurance Act de 1906 oblige l'assuré à déclarer à l'assureur toutes les particularités essentielles de l'affaire (material circumstances). Mais il faut remarquer que l'alinéa 3 de ce texte prévoit que cette obligation de déclaration disparaît en ce qui concerne les faits que l'assureur est présumé connaître ou ceux qu'il a renoncé à connaître. Or, il est constant qu'en pratique, l'assureur sur corps est présumé avoir renoncé à connaître la nature de la cargaison. Par conséquent, il ne s'agissait pas, dans l'espèce, d'un renseignement que l'assuré devait fournir à l'assureur, et son silence, sur ce point, ne saurait

être interprété comme une réticence de nature à vicier le contrat.

Les L. J. Atkin et Younger s'étant prononcés dans le même sens, l'appel interjeté par le courtier représentant de l'assuré fut déclaré bien fondé.

Du 20 décembre 1920. — Juges : Lords Justices Bankes, Atkin et Younger ; plaid. : R. D. Mackinnon, K. C., et R. I. Simey, avocats, assistés de William A. Crump & Son, solicitors, pour les appelants ; Stuart Bevan, K. C., et James Dickinson, avocats, assistés de Thomas Cooper & C°, solicitors, pour la General Marine Underwriters Led, intimés ; W. N. Raeburn, K. C., et F. van den Berg, avocats, assistés de Ballantyne, Clifford & C°, solicitors, pour la Capital and Counties Insurance Company Led, intimée.

Observations. — Voir le texte de la décision dans *Commercial Cases*, vol. XXVI, p. 132.

Le principe général en matière de réticence est le même en droit anglais qu'en droit français et peut se résumer ainsi : la réticence annule l'assurance si elle a pour effet de diminuer l'opinion du risque, alors même que l'assuré est de bonne foi et que la réticence n'a influé en rien sur le sinistre. C'est uniquement au point de vue de l'opinion du risque qu'il faut se placer. On trouvera la définition de tous les principes relatifs à cette question dans le Marine Insurance Act de 1906, sections 17 à 21, et il est intéressant de comparer ces sections 17 à 21 de la loi anglaise sur l'assurance maritime avec notre unique et bref article 348 du Code de commerce.

C'est un excellent exemple des deux méthodes législatives, l'anglo-saxonne et la française, la première prévoyant tous les détails et essayant d'en régler l'application, l'autre résumant les principes essentiels en un bref article dont chaque mot porte et laissant aux tribunaux le soin d'en tirer des conséquences juridiques.

La jurisprudence anglaise sur la question générale de réticence est considérable, mais la question spéciale décidée par le jugement recueilli ne paraît pas avoir été déjà jugée en Angleterre. Voyez cependant Boyd v. Dubois, (1811) 3 Camp. 133, et Lubbock v. Potts (1806) 7 East. 449.

Arnould dit, à propos de l'obligation de l'assuré sur corps de déclarer la nature de la cargaison : « La nature de la car-

« gaison embarquée ou qu'on a l'intention d'embarquer « peut être un fait essentiel à communiquer ; car la cargai- « son, sans rendre nécessairement le navire innavigable, « peut être d'une nature plus dangereuse qu'une autre car- « gaison pour la sécurité du navire, soit par suite de son « poids par rapport à sa masse, soit par suite de sa tendance « à riper, ou de la difficulté de l'arrimer, ou encore lors- « que la cargaison est d'une nature gazeuse ou inflammable « ou dangereuse au point de vue chimique » (Arnould, *On Marine Insurance*, 604). Les derniers mots s'appliquent bien au cas de l'espèce recueillie.

La solution adoptée par la Cour d'appel paraît douteuse. Le fait, pour un schooner en bois, de transporter une pleine cargaison d'essence, aggrave singulièrement les risques du voyage. Ce fait ne devrait-il pas être déclaré par l'armateur dans le cas d'une assurance sur corps au voyage ? La Cour reconnaît, en l'espèce, que la nature de la cargaison est une *material circumstance*, mais elle estime que ce fait fait partie de ceux que l'assureur a implicitement renoncé à connaître. C'est cette dernière interprétation qui nous paraît douteuse.

HAUTE-COUR DE JUSTICE

DIVISION DES SUCCESSIONS, DIVORCE ET AMIRAUTÉ

COUR DE L'AMIRAUTÉ

17 mai 1920

Déchargement de bois. Clause « alongside ». Usages du port.

Navire : « Turid ».

Lorsque, d'une part, la charte-partie prévoit que le chargement, délivré le long du navire, doit être enlevé aux frais et risques de l'affréteur et que, d'autre part, il résulte d'une coutume du port de déchargement que la cargaison est déchargée au moyen d'appontements suspendus lorsqu'il est impossible au navire d'aller à quai, les frais nécessités par les appontements incombent à l'affréteur.

En effet, le navire n'ayant pu arriver à quai, l'armateur

n'était pas tenu de décharger les marchandises à quai mais simplement de les mettre à la disposition de l'affréteur au bord de la lisse.

Aux termes d'une charte-partie du 1er octobre 1914, le steamer *Turid* devait prendre à Soroka un chargement de bois et le transporter à Great Yarmouth, aussi près du quai que le navire pouvait s'approcher en restant toujours à flot — la cargaison devant être reçue par le réceptionnaire le long du navire (alongside the steamer) aux frais et risques de l'affréteur selon les usages.

Le *Turid* arriva à Great Yarmouth le 8 novembre et mouilla aussi près du quai que possible. Suivant l'usage du port, des appontements suspendus sont établis entre le navire et le quai, les frais occasionnés par ce mode de déchargement étant à la charge des armateurs.

Dans l'espèce, on recourut au procédé de déchargement habituel, mais les armateurs réclamèrent le remboursement des frais qu'ils avaient exposés à ce sujet.

Le juge Mulligan, de la Cour de Comté de Great Yarmouth, devant qui l'affaire fut portée en première instance, reconnut, dans son jugement du 18 décembre 1919, le bien fondé de cette prétention.

Les affréteurs firent appel de cette décision devant la Cour de l'Amirauté, siégeant comme Cour Divisionnaire ; mais la Cour confirma la décision du premier juge.

En délivrant son jugement, le Président, Sir Henry Duke, exposa que la question était de savoir si l'usage du port de Yarmouth, au sujet du déchargement par appontements suspendus, était compatible avec les termes de la charte-partie qui prévoyait que l'armateur n'était tenu que de l'obligation de délivrer la cargaison le long du navire.

Il estima qu'il était impossible de faire droit à la prétention des appelants d'après lesquels le déchargement à quai devait être interprété, étant donné les usages du port de Yarmouth, comme un déchargement le long du navire et décida, par suite, que les frais occasionnés par le déchargement au moyen d'appontements suspendus devaient être mis à la charge des affréteurs, conformément aux termes de la charte-partie.

Le J. Hill se prononça dans le même sens. Cette affaire est actuellement pendante devant la Chambre des Lords.

Du 17 mai 1920. — Cour de l'Amirauté, siégeant comme Cour Divisionnaire ; Président : Sir Henry Duke ; Juge : Mr. Justice Hill ; plaid. : E. A. Harney, K. C., et F. D. Mackinnon, K. C., avocats, assistés de Trinder, Capron & C°, solicitors, pour les appelants ; N. Raeburn, K. C., et J. G. Trapnel, avocats, assistés de Botterell & Roche, solicitors, pour les intimés.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *Commercial Cases*, vol. XXVI, p. 1.

La question de la signification exacte de la livraison de la cargaison le long du bord, *alongside*, est très controversée en droit anglais.

La meilleure définition de cette opération nous paraît avoir été donnée par Lord Esher, M. R., dans son jugement de Petersen v. Freebody à la Cour d'appel (1895. 2. Q. B. 294).

« L'opération, dit Lord Esher, qui doit occuper huit « jours, est une opération qui doit être exécutée à la fois par « l'armateur et le réceptionnaire ; quels que soient les mots « dont on se serve, qu'on appelle cela un déchargement ou « une livraison, et quelles que soient les circonstances de « la livraison, une partie doit donner livraison et l'autre « doit prendre livraison, et cela au même instant et par « une seule et même opération. Il s'ensuit que toutes « deux doivent être présentes pour jouer leur rôle dans « cette opération. Leurs rôles sont, pour le navire, de livrer « et, pour le réceptionnaire, de prendre livraison ; à quel « endroit ? Chacun doit agir dans sa zone propre. L'arma- « teur agit sur le pont de son navire ou d'une partie quel- « conque de son navire, mais toujours à bord de son navire. « La place du réceptionnaire doit être le long du bord du « navire où la chose doit lui être livrée. Si la livraison doit « avoir lieu sur un autre navire, le réceptionnaire doit être « sur cet autre navire. Si elle doit avoir lieu sur le quai, « il doit être sur le quai. Quel que soit l'endroit où la livrai- « son doit se faire, l'armateur, d'une part, doit donner « livraison ; s'il se borne à mettre les marchandises sur la « lisse de son navire, il ne donne pas livraison ; cela n'est « pas suffisant. Si, d'autre part, le réceptionnaire se borne « à se tenir sur l'autre navire ou sur le chaland ou la « mahonne ou sur le quai, et ne fait rien, il ne prend pas

« livraison. L'armateur a rempli la partie principale de son « obligation quand il a mis les marchandises hors de la « lisse du navire ; mais je suis d'avis qu'il doit faire quelque « chose de plus ; il doit placer les marchandises dans une po- « sition telle que le réceptionnaire puisse en prendre livrai- « son. Il doit les descendre par dessus bord suffisamment « pour que le réceptionnaire puisse commencer à avoir une « action sur ces marchandises ; mais, au moment où les mar- « chandises sont mises à la portée des mains du réception- « naire, celui-ci doit jouer son rôle dans l'opération, il y a « un instant où l'armateur et le consignataire agissent en- « semble, l'un donnant livraison, l'autre prenant livraison ; « à l'instant suivant, l'acte commun est fini. »

Nous avons tenu à citer en entier ce passage un peu long du jugement de Lord Esher, parce qu'il nous paraît définir avec une précision parfaite les obligations respectives des parties et le moment précis où se fait la livraison. On parle souvent de livrer sur la lisse ; ainsi que le montre Lord Esher, cela ne suffit pas ; il faut encore que la palanquée soit mise à portée des hommes du réceptionnaire, qui sont sur le quai. D'autre part, l'armateur n'a pas l'obligation de mettre à quai ; c'est au réceptionnaire qu'il incombe d'avoir, sur le quai, où sur l'allège, une équipe d'ouvriers qui saisissent la palanquée au moment où elle arrive à leur portée ; et, ainsi que le marque bien Lord Esher, c'est à ce moment précis que se fait la livraison.

Dans le même sens que le jugement que nous venons de citer, voir le jugement de la Cour d'appel Brenda Steamship Cy v. Green (5 Com. Ca. 195) et notamment la définition donnée par A. L. Smith, L. J. Elle est toutefois moins précise que celle de Lord Esher, parce qu'elle indique que le rôle de l'armateur est fini quand la cargaison a été mise par delà la lisse (when the cargo has been put over the ship's rail). Dans le même sens, voir aussi les jugements du *Nifa* (1892. L. R. Probate, p. 440) et de Holman v. Wade (The Times, n° du 11 mai 1877).

En sens contraire, jugement de Mr. Justice Bigham (actuellement Lord Bigham) dans l'affaire Stephens v. Wintringham (1898. 3. Com. Ca. 169). Il est vrai que le juge avait à appliquer là l'usage du port de Grimsby ; mais les expressions dont il s'est servi paraissent donner une définition du mot *alongside* qui comprendrait la mise à quai de

la cargaison. Dans le jugement de la Cour d'appel Holman v. Dasnières (1886. 2. T. L. R. 607) la cargaison devait être mise à bord par le capitaine aussi vite qu'elle était apportée le long du bord du navire (as fast as it was brought alongside the steamer). La Cour d'appel, confirmant une décision de la Cour divisionnaire, décida que le fait d'amener les wagons de bois aussi près le long du bord que possible constituait la livraison *alongside* par le chargeur et qu'il incombait au capitaine de prendre le bois dans les wagons et de le mettre à bord. Il est vrai que le coût de l'opération consistant à prendre le bois dans les wagons fut mis à la charge du capitaine, non par application du mot *alongside*, mais parce que la charte-partie indiquait que le capitaine devait *mettre à bord* la cargaison aussi vite qu'elle serait apportée le long du bord du vapeur. Ce sont les mots « mettre à bord » qui ont déterminé le jugement de la Cour d'appel.

Les jugements de The Glasgow Navigation Cy v. Howard (1910. 15 Com. Ca. 88) et de Scrutton v. Childs (1877. 36 L. T. 212) sont dans le même sens que celui de Stephens v. Wintringham ; mais ils appliquent dans chaque cas la coutume du port, et ne constituent pas par conséquent une définition de la livraison *alongside* en dehors de toute coutume, ce qui est le cas du jugement de Lord Esher précité.

Dans le jugement de la Cour d'appel Aktieselskab Helios v. Ekman & Cy (1897. 2. Q. B. 83) Lord Esher indique que, s'il s'en tenait aux termes écrits de la charte-partie d'après laquelle le chargement devait être apporté et livré le long du bord du navire, il donnerait la même définition du mot *alongside* que dans les affaires Brenda Steamship Cy v. Green et Petersen v. Freebody ; mais il admet qu'une coutume du port de Londres a été prouvée, d'après laquelle pour les grandes longueurs de bois les deux parties n'ont pas à prendre part à l'opération et l'armateur doit faire l'opération toute entière sans l'aide de l'autre partie.

La seule décision française sur la signification de *alongside* est le jugement du Tribunal de commerce de Marseille du 4 juin 1918, du *Good-Hope*, ce Rec., XXXI, p. 269, dont l'avant-dernier attendu définit fort bien l'opération ;

« Attendu que les termes de l'article 8 ainsi appréciés suffisent donc pour l'espèce actuelle à résoudre la question en

fait, sans qu'il soit besoin de toucher à aucun principe d'ordre général, ni d'interpréter ou de modifier aucun usage ; qu'il est bien certain que le capitaine du *Good-Hope*, en vertu de la charte-partie elle-même, devait décharger la marchandise et la mettre comme il l'avait prise à l'embarquement le long du bord, soit le long des flancs du navire, à la disposition des réceptionnaires qui devaient l'y prendre ; que, en d'autres termes et pour plus de précision, le capitaine devait, à ses frais, désarrimer la marchandise en cale, former les palanquées, les extraire des cales au moyen de ses treuils, virer la palanquée hors de l'aplomb du navire et la descendre le long du bord (alongside) en mains de l'équipe du réceptionnaire qui, sur quai, sur chalands, ou, comme dans l'espèce, le navire se trouvant bord à quai, directement sur wagons, avait à l'appréhender, à la désélinguer et à prendre possession de la marchandise.

L. D.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BELGE

COUR D'APPEL DE BRUXELLES

25 avril 1921

Fins de non-recevoir (art. 266, l. mar.). Réception non terminée. — Clause « poids inconnu ». Portée. — Clause d'irresponsabilité de l'état des marchandises. — Responsabilité après déchargement d'office. — Clause d'exonération des dommages assurables. Loi canadienne.

Navire : « Penylan ».

I. — *Les réserves prescrites par l'art. 266, l. II, du Code de commerce ne sauraient être considérées comme tardives lorsqu'elles sont faites à un moment où le destinataire discutait encore avec le capitaine les conditions auxquelles il accepterait des débris offerts à la place d'une partie des marchandises et où, par suite, la réception n'était pas terminée.*

II. — *La clause « poids inconnu » a uniquement pour effet de mettre à la charge au destinataire le fardeau de la preuve de l'importance du chargement. Et lorsque, par suite d'un fait imputable au capitaine, il n'est plus possible de déterminer par des constatations quel était le poids de la marchandise embarquée, le juge peut faire état, pour le fixer, du poids indiqué dans la convention et de celui des autres colis de même nature.*

III. — *La clause aux termes de laquelle le capitaine ne répond pas de l'état des marchandises ne l'autorise pas à délivrer des débris de caisses ou des caisses livrées au pillage, alors d'ailleurs qu'il a reconnu recevoir les colis en bon conditionnement apparent et qu'il ne prouve pas la trop grande fragilité des emballages.*

IV. — *La clause autorisant le déchargement d'office aux frais et risques du propriétaire de la marchandise et stipulant que le capitaine devra emmagasiner celle-ci ne déroge*

pas au principe en vertu duquel le capitaine reste comptable de la marchandise jusqu'à sa délivrance au destinataire (jugement).

V. — *Est nulle la clause d'un connaissement régi par la loi canadienne stipulant que le capitaine ne répond d'aucun dommage susceptible d'être couvert par une assurance ; et il n'y a pas lieu de distinguer, à cet égard, entre les obligations du capitaine concernant le transport et celles lui incombant encore après le déchargement* (jugement).

Cap. Humphreys c. A. Depaire et J. Leete and son.

Le Tribunal de commerce d'Anvers avait rendu, le 20 novembre 1920, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

... I. — En ce qui concerne l'action intentée par Edmond Depaire au capitaine Humphreys :

Attendu que parties sont d'accord sur les termes, mais non sur la portée de la convention qui les lie et des déclarations qui furent échangées entre elles ;

Attendu qu'elles s'accordent aussi à reconnaître que le défendeur avait à délivrer au demandeur 2.300 boîtes de fromages ;

Attendu que le demandeur ne reconnaît en avoir reçu que 2.257 et que le défendeur ne prouve pas lui en avoir délivré davantage ;

Attendu qu'il résulte des déclarations échangées entre parties et des constatations de l'expert : 1° que, le demandeur ne s'étant pas présenté pour recevoir sa marchandise dès que le steamer fut prêt à la décharger, les boîtes furent débarquées d'office à quai par le défendeur, conformément à la convention liant les parties ; 2° que le demandeur commença la réception de sa marchandise le 2 octobre, mais refusa de prendre livraison de 19 caisses ne contenant que des débris de fromages, d'une caissette ne faisant pas partie des lots qui lui étaient destinés, et de débris que le capitaine entendait lui faire accepter, en guise de 23 boîtes manquantes ; 3° que, le 10 novembre 1919, le capitaine, se basant sur le refus d'Edmond Depaire de prendre livraison desdites caisses, demanda et obtint en référé la désignation

d'un expert, chargé de constater l'état des marchandises litigieuses et de donner son avis sur le montant et les causes du dommage ;

Attendu que l'expert a constaté : *a*) que 19 des caisses refusées par Edmond Depaire contenaient des débris de fromages, couverts de moisissure et en état de fermentation, impropres à la consommation ; que ces débris portaient quelques traces de rongeurs, mais qu'il était visible que les fromages avaient été découpés par des mains inhabiles, et que des morceaux avaient été arrachés et enlevés ; *b*) que la caissette ne correspondait ni par le poids du fromage qu'elle contenait et qui ne pesait que 15 kilos au lieu de 38 kilos, ni par les marques, aux boîtes que le demandeur avait à recevoir ; *c*) que les 23 autres boîtes non encore délivrées au demandeur n'étaient plus représentées que par des débris de caisses, sans aucun contenu ;

Attendu que l'expert a estimé que la vente de tous ces débris de fromages et de caisses ne couvrirait pas les frais qu'elle entraînerait ;

Sur ce : — Attendu qu'erronément le défendeur prétend que l'action manque de recevabilité, faute de réserves à lui adressées par écrit, le surlendemain, au plus tard, de la réception, et faute d'intentement de l'action dans le mois de ces réserves ;

Attendu que, le 20 octobre, lors de la dernière protestation du demandeur, la réception n'était pas terminée, puisque parties discutaient encore le point de savoir à quelles conditions le demandeur accepterait les débris que le défendeur lui offrait, à titre de délivrance de la marchandise ;

Attendu que vainement aussi le défendeur argumente de ce qu'aux termes de la convention liant les parties, il ne répond pas du poids, ni de la qualité, ni du contenu, ni de la valeur, ni de l'état des marchandises ;

Attendu qu'en ce qui concerne le poids, la qualité, le contenu et la valeur, la clause ne trouve plus son application, quand il est établi que par suite d'une faute de l'armement, du capitaine ou de leurs préposés, la marchandise a dû perdre une partie de son poids ou de son contenu, ou diminuer de valeur ou de qualité ; et, en pareil cas, le poids, la qualité, le contenu et la valeur des colis ainsi perdus ou avariés peuvent être prouvés par les éléments de la cause ; qu'en ce qui concerne l'état, le conditionnement, la clause

signifie que le capitaine ne répond pas, par exemple, de la solidité de l'emballage ; mais que le défendeur, ayant expressément reconnu avoir reçu les colis en bon état apparent, sans faire aucune réserve au sujet de leur conditionnement, et n'offrant pas de prouver que le bris des caisses serait dû à leur trop grande fragilité, ne peut êre autorisé à délivrer des débris de caisses ou des caisses livrées au pillage, au lieu de la marchandise qu'il a prise à bord ;

Attendu qu'erronément aussi, il soutient que sa responsabilité a pris fin dès le moment où il a confié à des veilleurs la marchandise débarquée d'office ;

Attendu que la convention liant les parties ne dit rien de pareil ; qu'elle prévoit le débarquement d'office, aux frais et risques du propriétaire de la marchandise, en stipulant l'obligation pour le capitaine d'emmagasiner cette dernière, mais qu'elle ne déroge point au principe en vertu duquel le capitaine reste comptable de la marchandise jusqu'à sa délivrance au destinataire ; qu'en fait, le défendeur, qui prétend n'avoir pu mettre la marchandise à l'entrepôt, à cause de l'encombrement de celui-ci, ne prouve d'ailleurs pas que les bris et vols litigieux aient eu lieu après le débarquement d'office ;

Attendu que vainement, enfin, le défendeur plaide qu'il ne répond ni du vol, ni du pillage, ni du bris, ni d'aucun dommage susceptible d'être couvert par une assurance ;

Attendu, en effet, que la convention liant les parties frappe de nullité toute clause ayant pour effet de supprimer ou d'amoindrir la responsabilité du capitaine quant à son obligation d'arrimer convenablement, de garder soigneusement et de délivrer correctement les marchandises qu'il a reçues à bord ;

Attendu que le défendeur objecte, il est vrai, que la prohibition de clause d'exonération dont s'agit ne vise que ses obligations de transporteur, qui, d'après lui, cesseraient après le débarquement d'office à quai ;

Mais, attendu que l'objection manque de fondement en droit et en fait ; en droit, parce que les obligations auxquelles se rapporte l'interdiction susdite sont celles qui incombent au capitaine en vertu de la convention d'affrètement, et qui ne prennent fin qu'après la délivrance de la marchandise au destinataire, ou au séquestre remplaçant celui-ci (il en est d'ailleurs de même quand il s'agit d'un contrat de

transport par terre) ; en fait, parce que, comme déjà dit ci-dessus, rien ne prouve que le bris et le pillage dont s'agit aient eu lieu après le débarquement des caisses litigieuses ;

... Par ces motifs,

... Condamne le capitaine Humphreys, commandant le steamer *Penylan*, à payer au demandeur la somme de 10.212 fr. 50, à titre de dommages-intérêts du chef de manquant, avec les intérêts judiciaires et les dépens ; etc. »

Du 20 novembre 1920. — Prés. : M. Garlinck.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

I. — Quant à l'action intentée par l'intimé Depaire ;

Attendu que le premier juge a décidé, à bon droit, par des considérations auxquelles la Cour se rallie, que cette action est recevable ;

Attendu, au surplus, que la demande tend au paiement d'une somme de 12.000 francs, représentant la valeur de quarante-trois caisses de fromage que l'appelant serait resté en défaut de délivrer à l'intimé ; qu'il s'agit donc d'une action en dommages-intérêts du chef de manquant et non d'une action basée sur des avaries causées à la marchandise ;

Au fond : — Attendu qu'il est constant que l'appelant devait délivrer à l'intimé 2.300 caisses de fromage et que Depaire n'a reçu que 2.257 caisses ;

Attendu que l'expert a constaté qu'il était resté sur quai : 1° 19 caisses contenant des débris de fromage, couverts de moisissure, en fermentation, impropres à la consommation et sans valeur ; 2° 1 caisse contenant un fromage intact du poids de 15 kilogrammes, et 3° des débris de caisses provenant probablement des caisses ayant contenu les 23 fromages manquants ;

Attendu, en ce qui concerne les 19 caisses, que l'appelant, pour s'exonérer du manquant, se prévaut de ce qu'aux termes de la convention verbale, il ne répond pas du poids ;

Attendu que la clause « poids inconnu » a uniquement pour effet de mettre à la charge du destinataire le fardeau de la preuve de l'importance du chargement ;

Attendu qu'il peut faire cette preuve par tous moyens de

droit ; que lorsque par un fait imputable au capitaine, il n'est plus possible de déterminer par des constatations quel était le poids de la marchandise embarquée, il appartient au juge de fixer ce poids, en se basant sur les éléments de la cause et notamment en ayant égard au poids indiqué dans la convention ;

Attendu que l'appelant a reconnu, quand il a reçu les caisses de fromage pour être embarquées, qu'elles étaient « in apparent good order and condition » ;

Attendu que les 19 caisses, lorsqu'elles ont été présentées à l'intimé, se trouvaient en mauvais état ; qu'elles étaient défoncées ; que l'expert affirme que les fromages avaient été découpés par des mains inhabiles et que des morceaux avaient été arrachés et enlevés ;

Attendu que, dans ces conditions, et à défaut par l'appelant d'établir que le bris des caisses est dû à une cause dont il ne peut être rendu responsable, il y a lieu d'admettre que les 19 caisses avaient, au moment où elles ont été remises à l'appelant pour être embarquées, le même poids que les 2.257 caisses reçues en bon état, d'autant plus que le fret a été calculé sur la base du poids déterminé au moment de la remise des caisses à l'appelant ;

Attendu que celui-ci n'est pas plus fondé à prétendre qu'il ne peut encourir aucune responsabilité, parce que les soustractions de marchandises ont été commises quand celles-ci étaient sur quai, aux frais, risques et périls du réceptionnaire ;

Attendu, en effet, que s'il est vrai que l'expert a émis l'avis « qu'il y avait eu vol sur quai », cet avis, dénué de tout motif, ne peut être considéré comme constituant une preuve suffisante, alors qu'il est établi, d'une part, que l'intimé a, dès le 2 octobre, signalé à l'appelant qu'il avait « constaté que plusieurs colis de fromage indiquaient des traces de soustraction évidente » ; que l'appelant n'a pas protesté et s'est borné à décliner toute responsabilité, se référant aux clauses et conditions de la convention, et, d'autre part, que l'intimée, firme Leede and Son, a également fait connaître à l'appelant, au cours du déchargement, « qu'un grand nombre de colis étaient débarqués dans un état de bris et un grand nombre vides » ;

Attendu, au surplus, que les constatations faites par l'expert, relativement à l'état dans lequel se trouvaient les dé-

bris de fromage, semblent démontrer que les vols avaient été commis depuis un temps assez long ;

Attendu qu'il n'échet pas, dès lors, de rechercher si, comme le soutient l'appelant, les soustractions sur quai sont un risque que le réceptionnaire assume en acceptant la clause du débarquement d'office, et si le capitaine ne répond pas du risque du séjour sur quai, ce risque étant susceptible d'être couvert par une assurance ;

Attendu que l'expert déclare que la caisse contenant un fromage du poids de 15 kilogrammes ne fait pas partie du lot revenant à l'intimé ; que celui-ci n'était donc pas tenu de l'accepter ;

Attendu qu'il n'est nullement établi que les débris de caisses se trouvant sur quai provenaient des 23 caisses ayant contenu les 23 fromages manquants ; que l'expert se borne à dire que cette provenance est probable, sans appuyer son opinion d'aucune justification ; qu'il n'a pas relevé sur ces débris les marques des caisses à recevoir par l'intimé et qu'il est à remarquer qu'il a été chargé sur le steamer 10.558 caisses de fromage à répartir entre différents destinataires ;

Attendu que l'appelant ne prouve donc pas avoir délivré à l'intimé les 23 caisses qu'il reconnaît avoir embarquées ;

Attendu, d'ailleurs, que si les débris de caisses dont la présence sur quai a été constatée par l'expert étaient les débris des 23 caisses destinées à l'intimé, encore l'appelant serait-il tenu de ce manquant pour les motifs déduits quant aux 19 caisses ;

Attendu que c'est donc à juste titre que le premier juge a condamné l'appelant à indemniser l'intimé à raison d'un manquant de 43 caisses ;

Attendu que l'évaluation du préjudice faite par l'expert ne fait l'objet d'aucune critique ;

II. — Quant à l'action en garantie : — Attendu que l'appelant ne démontre pas que le manquant aurait été soustrait alors que les caisses se trouvaient sur quai ; que la demande en garantie basée sur une faute commise par l'intimé dans la garde desdites caisses manque de base ;

Par ces motifs et ceux du premier juge,

Ecartant toutes conclusions plus amples ou contraires, dit l'appelant sans griefs ; met en conséquence son appel à néant ;

Confirme le jugement *a quo* et condamne l'appelant aux dépens. »

Du 25 avril 1921. — Plaid. : Mes Braeckers (pour le capitaine Humphreys), A. Roost (pour A. Depaire) et Van Doosselaere (pour J. Leete and Son), avocats.

Observations. — I. — Le texte de l'article 266 du livre II du Code de commerce (anc. art. 232 ; v. la note sous Anvers, 20 juin 1912, ce Rec., XXVIII, p. 785) est reproduit dans ce Rec., t. XXIV, p. 438. Comme l'article 435 du Code de commerce français, cet article 266 ne vise que les « dommages » aux choses transportées ; mais il avait été jugé que son application doit être étendue au cas de manquant (Anvers, 9 juillet 1906, ce Rec., XXII, p. 842, et, implicitement, Anvers, 20 juin 1912, précité : rappr., sur l'application de l'art. 435, C. com. français, Cassation, 9 mai 1911, *ibid.*, XXVII, p. 477 ; Seine, 7 mai 1913, *Gaz. Pal.*, 1913. 2. 35 ; *contrà*, Bordeaux, 11 novembre 1912, ce Rec., XXVIII, p. 846). Le deuxième attendu de l'arrêt rapporté ci-dessus paraît bien indiquer une interprétation plus stricte.

Sur le point de départ du délai pour protester, voyez Bordeaux, 14 janvier 1918, ce Rec., XXXI, p. 51, et la note II.

II. — Voyez, sur la portée de la clause « poids inconnu », Cassation belge, 23 mai 1907, ce Rec., XXIII, p. 874 ; Bruxelles, 7 mars 1898, *ibid.*, XIV, p. 247 ; Anvers, 4 mars 1910, *ibid.*, XXVI, p. 94 ; Anvers, 6 et 27 avril 1921, *Jur. Anvers*, 1921, pp. 333 et 357 ; Fr. Sauvage, *Les clauses « poids inconnu », « que dit être » et autres clauses similaires*, ce Rec., XXXI, p. 437 ; *adde*, aux décisions, citées dans cet article, qui admettent que la clause en question impose au destinataire la preuve d'une faute déterminée du transporteur, Seine, 12 octobre 1915, *ibid.*, XXXI, p. 79.

Sur les modes de preuve du poids réel embarqué, voyez Cassation belge, 23 mai 1907, et Anvers, 27 avril 1921, précités ; Havre, 21 août 1912, ce Rec., XXVIII, p. 364.

III-IV. — Sur la responsabilité des risques qui ont atteint les marchandises débarquées d'office et entreposées aux frais et risques du destinataire, voyez Marseille, 30 novembre 1917, ce Rec., XXXI, p. 141 ; — comp. La Rochelle, 3 octobre 1919, *ibid.*, XXXII, p. 151 ; Rennes, 13 avril 1920, *ibid.*, XXXII, p. 353.

V. — En l'espèce, et d'après la convention, le transport était soumis à toutes les dispositions du « Water carriage of goods Act » canadien (9-10 Edw. VII, cap. 61). Les clauses d'irresponsabilité prohibées par l'article 4 de cette loi sont à peu près celle-là mêmes que prohibe l'Harter Act dans ses articles 1er et 2, et il a été jugé, sous l'empire de l'Harter Act, que la clause d'exonération des risques assurables est nulle, en tant qu'elle supprimerait les responsabilités légales du transporteur ; voyez Cour du district sud de New-York, 3 décembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 913 ; Havre, 21 août et 28 août 1918, *ibid.*, XXXI, p. 249 et (en note) p. 252.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

13 mai 1921

Clause limitative de responsabilité. Harter Act. — Connaissement non signé. Clauses. — Porteur du connaissement. Droit à la livraison..

Navire : « Langley ».

I. — *Est licite et doit sortir à effet en cas de manquant, sans qu'il y ait à distinguer entre les causes de celui-ci, la clause d'un contrat de transport régi par l'Harter Act qui limite à 100 dollars par colis la responsabilité du transporteur à moins que la valeur des colis ne soit spécifiquement déclarée dans le connaissement et que le fret n'ait été payé sur cette valeur.*

II. — *L'acceptation des clauses du connaissement peut être tacite et n'est pas nécessairement subordonnée à la signature de ce connaissement par le chargeur.*

III. — *Le porteur du connaissement a seul droit de se faire délivrer le chargement par le capitaine et celui-ci peut refuser la livraison à toute autre personne, même contre une garantie de banque.*

H. Collignon et Cie et Banque Belge pour l'étranger c. cap. Jones et Société Deppe.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que l'action tend à voir condamner les défendeurs solidairement, ou l'un à défaut de l'autre, au paiement de 100.000 francs pour le préjudice subi par les demandeurs du chef du manquant dans deux caisses de fourrures que les demandeurs avaient à recevoir par steamer *Langley* ;

Attendu que la réalité du manquant ni sa valeur ne sont contestées par les défendeurs ;

I. — Attendu que le capitaine, premier défendeur, ne donne aucune précision quant à la fortune de mer à laquelle le manquant serait dû ; qu'au surplus, les demanderesses font observer avec raison que pareille fortune de mer ne peut expliquer la disparition des peaux contenues dans des caisses arrimées à fond de cale ; que, dès lors, la responsabilité du capitaine se trouve engagée en vertu de l'article 59 de la loi maritime ;

Attendu que le capitaine plaide qu'en tous cas il n'est tenu qu'à concurrence de 100 dollars par caisse, et il offre de payer pour solde 200 dollars ;

Attendu que cette offre est satisfactoire ; qu'en effet, en faisant connaître les conditions auxquelles il entreprenait le transport, le transporteur a stipulé qu'il ne sera pas responsable pour l'or et autres métaux précieux, fourrures, ou aucun des articles énumérés dans la section 4.281 des statuts revisés des Etats-Unis excepté, conformément auxdits statuts, après avis écrit de la nature et de la valeur de ces objets au moment du chargement ; que de même, à moins que la valeur de chaque colis soit spécifiquement déclarée dans le connaissement et que le fret ait été payé sur cette valeur, dans le cas de réclamation pour manquant ou dommage pour lesquels le transporteur est responsable, ladite réclamation doit être établie sur la base de la valeur nette de facture augmentée du fret, moins les dépenses évitées, mais en aucun cas le transporteur ne sera tenu responsable pour plus de 5 dollars par pied cube ou 10 cents par livre, à l'option du transporteur, ni pour plus de 100 dollars par colis ; dans le cas de manquant partiel ou de dommage pour lequel le transporteur est responsable, l'indemnité sera fixée proportionnellement à la somme qui, dans le cas

de manquant ou de perte totale, devra être payée conformément aux conditions ci-dessus ;

Attendu que c'est à tort que les demandeurs soutiennent que ces stipulations sont contraires à l'Harter Act, qui régit les relations entre parties ; qu'elles ne diminuent, n'atténuent ou n'annulent pas les obligations du transporteur (article 2 de l'Harter Act). Elles subsistent entièrement, mais le montant du dommage auquel le transporteur sera éventuellement tenu est fixé aux conditions du transport ;

Attendu que ces clauses ont été examinées par la Cour d'appel de New-York, 2e Circuit, jan. 11. 1910, Hohl c. Nordeutscher Lloyd, et la Cour a déclaré que ces clauses n'étaient contraires ni à l'ordre public, ni à l'Harter Act. Elle dit qu'il y eut jusqu'alors des décisions en sens divers, mais que la Cour suprême a admis leur validité ; et la Cour justifie les clauses en disant qu'une pareille convention est juste et raisonnable, parce qu'elle permet au transporteur de connaître à l'avance les risques qu'il court en se chargeant du transport, de telle manière que s'il accepte l'affaire il peut se protéger en effectuant une assurance suffisante et aussi en apportant des soins spéciaux en ce qui concerne les marchandises de valeur (jugement de la Cour d'appel de New-York, 7 avril 1914, en cause de Reid v. Tarys, 213 Fed. 717. — Voy. aussi *Revue internationale du droit Maritime*, t. XXVI, 1910-1911, p. 526).

Attendu que les demandeurs ne peuvent soutenir que le chargeur n'a pas connu ces clauses et n'a pas exprimé son accord ; que s'il est vrai que le chargeur n'a pas signé les connaissements, il ne peut soutenir qu'il n'a pas connu les clauses ; que son attention a été appelée sur elles ; que le connaissement porte, en effet, d'une manière visible, qu'il lui a été demandé de faire connaître la valeur des marchandises et que cette valeur n'a pas été donnée ; en acceptant les connaissements, le chargeur en a accepté les clauses ; il n'est pas exigé d'acceptation expresse ;

Attendu que vainement les demandeurs objectent que, le manquant étant dû à un vol de l'équipage, les clauses ne peuvent être invoquées ; qu'il n'y a pas à distinguer entre les causes du manquant ; qu'il eût appartenu au chargeur, au droit duquel sont les demandeurs, de se couvrir entièrement en déclarant la nature, la qualité et la valeur de la marchandise ;

Attendu que les demandeurs reprochent encore vainement au capitaine de n'avoir pas voulu délivrer les marchandises contre une garantie de banque ; qu'en effet, en vertu de l'article 8 de la loi maritime, le porteur du connaissement a seul droit de se faire délivrer le chargement par le capitaine ; qu'il se comprend ainsi difficilement que le capitaine puisse être accusé d'abuser de son droit, quand il ne fait que se conformer à la loi ; que, d'autre part, le capitaine n'a nullement agi dans l'intention de nuire aux demandeurs ; qu'il ne peut donc être question d'abus de droit ; que le reproche fait par les demandeurs au capitaine d'avoir laissé séjourner la marchandise dans un enclos ouvert pendant le jour au public, et sans même prévenir les demandeurs Collignon que les caisses étaient fracturées et brisées, n'est pas davantage fondé ; que l'enclos où les marchandises ont été déposées est surveillé et fermé la nuit et offre toutes garanties nécessaires ; que le dépôt en entrepôt ou en magasin n'offrait pas plus de sécurité et donnait naissance à des frais supplémentaires ;

II. — Attendu que les considérations ci-dessus font déjà bonne justice de l'action dirigée contre l'armement Deppe ; que le dépôt dans l'enclos que possède la firme Deppe sur les quais n'est pas constitutif de faute ; qu'il n'y a pas eu d'abus de droit de la part de la firme Deppe, en ne laissant pas suivre les marchandises ; que, d'ailleurs, il n'était que le mandataire du capitaine ;

Par ces motifs,

Dit satisfactoire l'offre du capitaine de payer pour solde 200 dollars ou la somme correspondante en monnaie belge ;

Déboute les demandeurs de leurs actions, tant contre le capitaine que contre l'armement Deppe ;

Met les dépens à charge du premier défendeur, à part ceux exposés contre l'armement Deppe, qui resteront à charge des demandeurs. »

Du 13 mai 1921. — Prés. : M. Van den Broeck ; plaid. : Mes C. Smeesters (pour Collignon et Cie et la Banque Belge) et A. Maeterlinck (pour le capitaine et la Société Deppe), avocats.

Observations. — I. — Dans le même sens, Marseille, 28 octobre 1920, ce Rec., XXXII, p. 606 ; Havre, 7 juin 1920, *Rec. Havre*, 1920. 1. 57 ; voyez les décisions citées en note

sous ce jugement, notamment l'arrêt de la Cour d'appel des Etats-Unis (2e circ.) du 11 janvier 1910 (*ibid.*, XXV, p. 824), qui admet également la validité de la clause limitative de responsabilité de l'armateur.

II. — Comp. Rouen, 16 avril 1920, *suprà*, p. 69, et la note.

III. — Sur le droit exclusif du porteur du connaissement à la délivrance des marchandises, voyez Anvers, 24 novembre 1885, ce Rec., II, p. 71 ; Bruxelles, 9 février 1912 et 28 mars 1913, *ibid.*, XXVIII, p. 410, et XXIX, p. 90 ; Gand, 19 juin 1913, *ibid.*, XXIX, p. 418. Tout récemment encore, le Tribunal de commerce d'Anvers a jugé « qu'il résulte de « la combinaison des articles 85 et 89 du livre II du Code « de commerce que, même quand la cargaison est destinée « à une personne dénoncée, celle-ci ne peut se la faire déli- « vrer par le capitaine qu'en produisant le connaissement » ; le Tribunal fait observer qu'en effet, le chargeur a intérêt à ce que la marchandise ne soit pas délivrée au destinataire avant que celui-ci ait levé le connaissement contre paiement du prix (Anvers, 3 mars 1921, *Jur. Anvers*, 1921, p. 299). — Rapprochez Anvers, 3 mars 1921 (*Jur. Anvers*, 1921, p. 290), qui décide qu'au cas de manquant, le porteur régulier du connaissement a seul une action contre le capitaine, à l'exclusion du chargeur et de l'acheteur, sans qu'il importe qu'il ne subisse aucun dommage personnel.

Sur la délivrance fautive à une autre personne qu'au porteur du connaissement, voyez Gand, 18 juillet 1910, *ibid.*, XXVI, p. 703 ; — comp. Bruxelles, 12 avril 1906, *ibid.*, XXII, p. 356.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

12 août 1921

Staries. Jours courants. Travail de nuit. — Saisie conservatoire de navire. Compétence.

Navire : « Irtysh ».

I. — *En l'état d'une clause stipulant que le destinataire doit recevoir à raison d'au moins mille tonnes par jour*

courant (per running day), dimanches et fêtes exceptés, l'expression « jour courant » doit s'entendre d'un jour de vingt-quatre heures et les heures de nuit ne doivent pas être exclues du délai de staries, alors d'ailleurs que l'usage au port de destination est de décharger la nuit comme le jour.

II. — *Le Président du Tribunal de commerce est compétent, à l'exclusion du Tribunal lui-même, pour décider si une saisie conservatoire de navire a été pratiquée arbitrairement.*

Société Coopérative suisse de Charbons et Bohner et Cie c. cap. Shishkin.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

A. — Attendu que les demanderesses réclament florins Pays-Bas 7.699,34 de despatch money pour 103 heures 42 minutes sauvées sur le temps du déchargement, alors que le capitaine défendeur ne leur alloue que 32 heures 42 minutes, soit 9.122 fr. 50 ;

Attendu que le différend entre parties réside dans le point de savoir si les heures de nuit doivent être comprises dans le calcul de la despatch money, et si les conventions d'affrètement doivent être interprétées en ce sens ;

Attendu que les conventions stipulent que le destinataire doit recevoir le long du bord aussi rapidement que le navire peut délivrer, mais pas à raison de moins de 1.000 tonnes par jour courant, les dimanches et jour fériés légaux exceptés (per running day, Sundays and legal holidays excepted) ;

Attendu que telle que la clause est conçue, elle exprime le contraire de l'interprétation que la jurisprudence donne aux termes « per running day » ; qu'ainsi, d'après la jurisprudence, les termes « per running day » signifient que les dimanches et jours fériés sont compris dans le délai de starie (voy. Smeesters. *Droit maritime*, t. II, p. 32, n° 443) ; faut-il, dès lors, conclure que la clause assimilie les « running days » aux « working days », ou faut-il admettre avec les demanderesses que par « running day » il faut entendre un jour de vingt-quatre heures ;

Attendu qu'il semble qu'il faille plutôt s'arrêter à cette

dernière interprétation, « running day » étant employé par opposition à « working day » et signifiant que les heures de nuit sont comprises dans le délai de starie ; qu'en effet, dans la première interprétation on peut se demander pourquoi les parties n'ont pas employé le terme de « working day » ;

Attendu que, d'autre part, il ressort des éléments produits par les demanderesses que l'usage à Rotterdam, où le navire a été déchargé, est de décharger le charbon la nuit comme le jour, aux mêmes conditions ; qu'au surplus, le capitaine défendeur admet qu'il n'a pas refusé le travail de nuit ; qu'il échet cependant de remarquer, à cet égard, que les demanderesses ont protesté du chef du refus du capitaine d'autoriser le déchargement la nuit, sans que le capitaine y ait contredit ; que, dans ces conditions, le défendeur est mal venu d'exclure les heures de nuit du délai de starie ;

B. — Attendu que le défendeur réclame reconventionnellement des dommages-intérêts du chef de la saisie conservatoire pratiquée sur son vapeur par les demanderesses ;

Attendu que, pour statuer sur cette demande, le Tribunal devrait préalablement décider que cette saisie a été pratiquée arbitrairement ;

Attendu que cette question échappe à sa compétence ; qu'elle est réservée à la compétence du Président du Tribunal de commerce en vertu de l'article 1er de la loi du 4 septembre 1908 (voy. Smeesters, *Droit Maritime*, t. II, p. 646, n° 1003) ; que la demande reconventionnelle n'est donc pas recevable ;

Par ces motifs,

Condamne le défendeur au paiement de florins Pays-Bas 7.699,34, au cours du jour du paiement, sous déduction de 9,122 fr. 50 payés à valoir, avec les intérêts judiciaires et les dépens, y compris les frais de la saisie conservatoire ;

Dit la demande reconventionnelle non recevable ;

Dit le jugement exécutoire nonobstant appel, sauf quant aux dépens, moyennant caution. »

Du 12 août 1921. — Prés. : M. Willaert ; M. Baetens, réf. ; plaid. : Mes Van Doosselaere (pour la Société coopérative et pour Bohner et Cie) et Yseux (pour le capitaine), avocats.

Observations. — I. — Rapprochez Marseille, 2 juillet 1909, ce Rec., XXV, p. 519.

Sur le sens comparé des expressions « working day » et « running day », voyez Anvers, 15 novembre 1905, *ibid.*, XXII, p. 537, la jurisprudence et la doctrine citées dans le texte de cette décision ; *adde* Bruxelles, 30 juin 1906, *ibid.*, XXII, p. 677 ; Rennes, 1er février 1912, *ibid.*, XXIX, p. 212.

II. — Le Tribunal de commerce d'Anvers s'était implicitement prononcé en sens contraire, par jugement du 9 février 1920, *Jur. Anvers*, 1921, p. 593.

Voyez la loi du 4 septembre 1908, art. 1er, ce Rec., XXIV, p. 442. — Comp., sur la mainlevée de la saisie conservatoire des navires en droit français, Cassation française, 16 juin 1920, *ibid.*, XXXII, p. 538, et la dissertation en note.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

22 août 1921

Fret stipulé en francs en France. Paiement en Belgique. Change.

En l'état d'une convention d'affrètement stipulant le fret en francs, il faut admettre que les parties ont eu en vue des francs français, lorsque le contrat a été conclu en France, à l'intervention de courtiers français, entre un armement suédois et un affréteur français. En conséquence, il y a lieu de tenir compte du change pour dire dans quelle mesure l'affréteur se trouve libéré par le paiement en francs belges d'un acompte sur le solde de fret payable à Anvers.

Cap. Herman c. Société des Nouvelles Huileries Anversoises.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Vu l'exploit d'ajournement du 22 mars 1920, enregistré, tendant à entendre condamner la défenderesse à payer au demandeur la somme de 317.118 fr. 90, pour solde de fret ;

Attendu que les parties s'accordent à reconnaître que la défenderesse a payé au demandeur, sous réserve de tous

droits, le 12 mars 1921, la somme de 5.642 fr. 02 belges, qu'elle reconnaissait lui devoir ;

Attendu qu'elle refuse de régler la différence, pour le motif suivant : Après avoir payé, à Bordeaux, en francs français, et à Bathurst, en livres sterling, certains montants à valoir sur le fret, elle a payé, à Anvers, sur le solde, 300.000 francs belges ; d'après elle, tout le fret était dû en francs français ; et comme, au moment du payement des 300.000 francs belges, le cours du franc belge était plus élevé que celui du franc français, les 317.118 fr. 90 français sur lesquels elle faisait ce payement à valoir ne valaient que 305.642 fr. 02 belges ; le demandeur soutient, au contraire, que la partie du fret à régler en France était bien due en francs français, mais que le solde à verser en Belgique était dû en francs belges ;

Sur ce : — Attendu que les parties s'accordent à reconnaître que la convention qui les lie stipulait le fret en francs, tout court ; or, quand un payement à valoir a été effectué sur un fret, il reste à payer un certain nombre des unités monétaires en lesquelles il était fixé ; et l'on ne conçoit pas que ce solde puisse être acquitté par le versement d'un nombre égal d'autres unités monétaires de valeur différente ;

Attendu que le système plaidé par le demandeur ne peut donc être admis, et qu'il s'agit uniquement de savoir si les parties qui conclurent la convention d'affrètement et stipulèrent le fret ont eu en vue des francs belges ou des francs français ; or, que les parties s'accordent à reconnaître que la convention fut conclue à Marseille, entre un armement suédois et une société coloniale française, à l'intervention de courtiers de Marseille et de Bordeaux ;

Attendu que le fret doit donc être présumé avoir été fixé en francs français, et que la défenderesse, ne devant plus, en mars 1920, que 317.118 fr. 90 français, pouvait se libérer en payant 305.642 francs belges ;

Attendu que, après le versement de l'acompte de 300.000 francs belges, la défenderesse, quand elle fut assignée, ne devait plus que 5.642 francs belges ;

Attendu qu'elle ne les a pas offerts à l'huissier instrumentant et qu'elle n'en a offert le payement que par les conclusions écrites qu'elle prit le 28 avril 1920 ;

Par ces motifs, ...

Condamne la défenderesse à payer au demandeur les in-

térêts judiciaires sur 5.642 francs belges, du 22 mars 1920 au 28 avril de la même année, et la moitié des dépens ; déclare l'action, pour le surplus, en partie non fondée et en partie, désormais, sans objet ; déboute, quant à ce, le demandeur ; déclare le présent jugement, sauf quant aux dépens, exécutoire nonobstant appel, sans caution. »

Du 22 août 1921. — Prés. : M. Willaert ; M. Ayou, réf. ; plaid. : Mes Poplimont (pour le capitaine) et Bosmans (pour la Société des Huileries), avocats.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

22 août 1921

Affrètement. Livraison du navire. Clause « environ telle date ». — Retard. Force majeure. Résiliation.

Navires : « Oddevold » et « Ushsen ».

I. — *La clause d'un contrat d'affrètement portant que le navire est attendu prêt à charger « environ première moitié de décembre » ne donne au fréteur qu'une marge de quatre jours après le 15 décembre, et l'affréteur a droit à la résiliation si le navire ne peut être prêt à charger que le 22 du même mois.*

II. — *Le fait que l'événement qui a retardé la mise du navire à la disposition de l'affréteur présenterait les caractères de la force majeure est sans influence sur le droit de l'affréteur à la résiliation, et peut seulement dispenser le fréteur du paiement de dommages-intérêts.*

Aktiebolag et J. N. Sanna c. Fischer frères.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Vu l'exploit d'ajournement du 6 mars 1920, enregistré, tendant à entendre prononcer à charge des défendeurs la résiliation de la convention avenue entre parties, le 19 novembre 1919, concernant l'affrètement du steamer *Oddevold* ou, à l'option des armateurs, du steamer *Ushsen*, et condam-

ner, en conséquence, les défendeurs à payer à la demanderesse, à titre de dommages-intérêts, la somme de 153.625 francs, sauf à diminuer ou à parfaire ;

Attendu que les parties s'accordent à reconnaître les faits suivants : le 19 novembre 1919, la demanderesse frétait aux défendeurs, pour un voyage de Sjunes (Suède) à Anvers, le steamer *Oddevold*, ou, à l'option des armateurs, le steamer *Ushsen*, alors en cours de voyage, et attendu comme prêt à charger, en exécution dudit affrètement, environ première moitié de décembre 1919 ; il était entendu que les armateurs ou le capitaine télégraphieraient aux chargeurs de la marchandise, au moins six jours avant l'arrivée du vapeur au port de charge, pour le leur annoncer ; le 12 décembre, les chargeurs n'avaient encore reçu aucun avis ; le 13 décembre, les défendeurs déclarent à la demanderesse qu'ils entendaient résilier la convention ; elle leur répondit, le même jour, qu'elle s'opposait à cette résiliation et qu'elle ferait accomplir l'affrètement par le steamer *Ushsen*, qu'elle calculait prêt à quitter West Hartlepool vers le 16 décembre, avec une cargaison pour Uddervalla ; les défendeurs répliquèrent, le 14 décembre, que la demanderesse avouait son impuissance à charger dans le délai stipulé et qu'ils attendaient son accord sur la résolution de la convention ; le 16 décembre, la demanderesse déclare qu'elle ferait exécuter l'affrètement par le steamer *Oddevold*, qui serait prêt à charger le 22 décembre ; le même jour, 16 décembre, les défendeurs maintinrent leur décision et affrétèrent un autre steamer ;

Sur ce : — Attendu que la clause « environ » ne donnait à la demanderesse qu'une marge de quatre jours après le 15 décembre (voy. Smeesters, n° 244 ; la jurisprudence invoquée par la demanderesse à l'encontre de celle indiquée par Smeesters ne la contredit pas ; au contraire, le jugement d'Anvers du 16 avril 1910, rapporté au *Droit Maritime* de l'année 1910, p. 426, et, d'ailleurs, indiqué par Smeesters, accorde une marge de quatre jours ; le jugement d'Anvers, du 25 mai 1905, rapporté *Jur. Anv.*, 1905, 1. p. 246, fait de même et l'arrêt d'appel du 15 février 1906, rendu dans une autre affaire et rapporté *Jur. Anv.*, 1906, 1. p. 50, se base sur ce que l'affréteur avait accepté, sans protester, l'avis du retard) ; que le steamer *Oddevold*, en admettant, qu'il eût pu être prêt à charger, le 22 décembre, à Sjunes, ne

satisfaisait donc pas aux conditions convenues entre parties ; que les défendeurs se trouvaient, dès lors, en droit de refuser l'exécution de l'affrètement conclu entre eux et la demanderesse ;

Attendu que vainement celle-ci invoque un prétendu cas de force majeure, consistant en ce que le steamer *Oddevold* aurait perdu, au cours du voyage qu'il effectuait lorsque l'affrètement litigieux fut conclu, plusieurs jours, à Londres, à cause de l'impossibilité d'y trouver un emplacement ou des allèges pour décharger sa cargaison de bois ; que l'argument manque de pertinence à un double point de vue : 1° parce qu'il résulte des renseignements fournis par le capitaine lui-même que l'encombrement dont s'agit et le retard causé par celui-ci au déchargement à Londres existait déjà quand l'affrètement litigieux fut conclu ; 2° parce qu'une partie peut invoquer la force majeure pour échapper au payement de dommages-intérêts, mais ne saurait en argumenter pour forcer l'autre partie à l'exécution d'une convention dont elle-même se trouve empêchée de remplir les stipulations (Cass. fr., 19 oct. 1897, *Dall. pér.*, 1897. 1. 576) ;

Par ces motifs,

Donnant acte aux parties de ce que la demanderesse évalue le litige à plus de 3.000 francs, au point de vue du ressort, déclare l'action non fondée ; en déboute la demanderesse, la condamne aux dépens. »

Du 22 août 1921. — Prés. : M. Willaert ; M. Ayou, réf. ; plaid. : Mes Vrancken (pour l'Aktiebolag et Sanna) et Van Bladel (pour Fischer frères), avocats.

Observations. — I. — Par décision du 26 juillet 1921 (*Jur. Anvers*, 1921. p. 627), le même Tribunal avait jugé qu'en l'état d'un affrètement avec clause « embarquement vers telle date », la jurisprudence admet généralement une marge de trois ou quatre jours. Cette décision remarque que la condition visant la date d'embarquement était d'autant plus essentielle que les frets subissaient à l'époque (en 1920, en l'espèce) des fluctuations considérables. — Comp., en matière d'affrètement fluvial, Anvers, 22 mai 1920 (*Jur. Anvers*, 1921, p. 38), qui accorde une marge beaucoup plus large.

Sur la même question, voyez Anvers, 24 mai 1905, ce Rec.,

XXI, p. 505 ; Anvers, 16 avril 1910, *Droit maritime*, 1910, p. 426. — Comp. Rouen, 6 juin 1910, ce Rec., XXVI, p. 341 ; Cour suprême de Suède, 20 mai 1910, *ibid.*, XXVII, p. 703 ; Rennes, 27 octobre 1913, *Rec. Nantes*, 1914. I. 103.

II. — Dans le même sens, Anvers, 26 juillet 1921, précité, qui précise ainsi la portée d'application de l'article 129 de la loi maritime :

« Attendu que vainement le demandeur invoque que c'est « par suite des grèves sévissant aux Etats-Unis que le stea- « mer *Fusilier* fut retardé ; — Attendu que, à supposer « établi ce fait, dont la preuve incomberait au demandeur, « il en résulterait que les défendeurs ne pourraient pas ré- « clamer des dommages-intérêts, mais nullement que la « date convenue pour l'embarquement devait être reculée ; « qu'aucune disposition de la loi maritime ne prévoit cette « dernière solution dans le cas de l'espèce ; que l'article 129 « invoqué envisage le cas où une force majeure empêche « pour un temps la sortie du navire, et décide que dans « ces circonstances la convention subsiste sans dommages- « intérêts, mais qu'il s'agit là d'une hypothèse d'un navire « chargé et arrêté à la sortie, et que cette disposition est « de stricte interprétation. »

Rapprochez, sur l'interprétation de l'article 277 du Code de commerce français, Dunkerque, 5 juillet 1920, ce Rec., XXXII, p. 409.

SENTENCE ARBITRALE

22 janvier 1921

Assurance pour compte. Action en paiement de l'indemnité. — Obligations de l'assuré. Recours contre le transporteur. — Preuve du chargé. Connaissement avec réserves.

Bateau : « Marie-Louise ».

I. — *Le porteur d'une police d'assurance souscrite pour compte de qui il peut appartenir est recevable à agir contre l'assureur, bien qu'il ait revendu les marchandises assurées, s'il était responsable des manquants éventuels sur cette marchandise et avait ainsi intérêt à sa conservation.*

II. — *Le fait par l'assuré de n'avoir pas protesté du chef de manquant contre le transporteur n'entraîne pas déchéance de son droit à l'indemnité. Et la responsabilité de cet assuré n'est pas engagée envers les assureurs s'il n'est pas établi qu'il ait commis une faute dommageable en ne protestant pas, étant donné qu'il s'agissait d'un manquant à l'intérieur des colis et que les clauses du connaissement rendaient tout recours très problématique.*

III. — *L'assuré peut faire la preuve du chargé par toutes voies de droit et notamment au moyen du connaissement. Mais un connaissement avec réserves quant au poids et à la quantité ne constitue à cet égard qu'un élément de preuve incomplet.*

Lévy et Cie c. Western Australian Insurance Cy et Merchant Marine Insurance Cy.

SENTENCE

I. — Attendu que les demandeurs sont porteurs d'une police d'assurance couvrant le transport d'Anvers à Cologne, par bateau *Marie-Louise*, de 813 caisses savon Sunlight, valeur 100.000 francs ;

Attendu que cette police fut souscrite par les deux Compagnies susnommées, au bénéfice de l'assuré, agissant pour le compte de qui il peut appartenir ;

Attendu que, pour pouvoir agir contre l'assurance, le porteur de la police conçue dans les termes ci-dessus doit justifier d'un intérêt à la conservation de la chose assurée, c'est-à-dire d'un droit sur la chose qui a fait l'objet de l'assurance (Desjardins, t. VI, n° 1328 *bis* ; Vivante, n° 31 ; de Courcy, *Quest.*, p. 299 ; Lyon-Caen et Renault, t. VI, n° 1214 ; Aix, 7 déc. 1882, *Dalloz*, 1884. 2. 43, et note p. 41).

Attendu que, dans l'espèce, les demandeurs, quoique ayant revendu la marchandise, étaient expressément responsables du manquant éventuel constaté à destination ; qu'à la date du 11 octobre 1919, ils consentirent même à ce qu'un montant de 3.000 francs fût réservé pour garantir le manquant qui pourrait se trouver dans l'envoi ;

Attendu que, dans ces conditions, les demandeurs, vu la preuve de leur intérêt, sont recevables à agir ;

II. — Attendu qu'à tort les défendeurs soutiennent que

les demandeurs sont déchus de leur droit à indemnité, parce qu'ils ont négligé de protester à charge du transporteur à raison du manquant litigieux ;

Attendu, en effet, qu'il n'existe d'autres déchéances que celles prévues par la loi et qu'aucun texte ne prévoit la déchéance de l'assuré qui n'a point protesté du chef de manquant contre le transporteur (Jacobs, *Droit Maritime*, t. II, n°s 655 et 675 ; Begerem et de Baets, *Traité des assurances*, n°s 305 et 306 ; de Valroger, *Droit Maritime*, t. IV, n° 1840 ; Weil, *Assurances maritimes*, n° 249 ; comm. Anvers, 15 avril 1878, *Jur. Anvers*, I, p. 250 ; Sent. arb., 17 juillet 1909 (1), *ibid.*, I, p. 168) ;

Attendu qu'à tort également les défendeurs allèguent que, tout au moins, les demandeurs leur doivent, à titre de dommages-intérêts, le remboursement des indemnités qui leur seraient éventuellement accordées ;

Attendu, en effet, que pour réussir dans leur soutènement, les défendeurs devraient établir : 1° que les demandeurs ont commis une faute en ne poursuivant pas le transporteur ; 2° que cette faute leur a causé un dommage ;

Attendu que les défendeurs n'établissent ni l'une ni l'autre de ces conditions, vu qu'il s'agit, dans l'espèce, d'un manquant à l'intérieur des colis, d'une récupération d'autant plus difficile et problématique que le transport s'est effectué sous le couvert d'un connaissement — non produit mais sur lequel parties sont d'accord — contenant une imposante série de clauses d'exonération, et stipulant, notamment, que le transporteur ne répond d'aucune perte ou avarie susceptible d'être couverte par une assurance ;

Attendu, en conséquence, que le moyen résultant du défaut de recours contre le transporteur ne peut être accueilli ;

III. — Quant à la preuve du chargé :

Attendu qu'il est de doctrine et de jurisprudence que l'assuré peut faire la preuve du chargé par toutes voies de droit, notamment par la production des factures et des livres de l'expéditeur, par les déclarations des magasiniers, des peseurs et des mesureurs, des courtiers, au moyen du connaissement, du livre de bord, des quittances de la douane ;

Attendu que, spécialement quant au connaissement, il ne fait preuve vis-à-vis de l'assureur que dans la mesure dans laquelle il fait preuve vis-à-vis du capitaine ; que donc un

(1) Ce Rec., t. XXV, p. 541.

connaissement avec réserves quant au poids et à la quantité, aux marques et au conditionnement ne constitue qu'un élément de preuve incomplet (Cesare Vivante, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, p. 488 ; André Gautier, *Des clauses d'irresponsabilité*, p. 222 ; Droz, *Assurances maritimes*, t. Ier, n° 359 *bis* ; Sent. arb., 28 novembre 1905, *Rev. Intern. du Droit maritime*, t. XXI, p. 662) ;

Attendu que, dans l'espèce, les clauses d'exonération *sub* I & II insérées au connaissement font de ce dernier un élément insuffisant pour établir les quantités et poids embarqués ;

Attendu que les demandeurs ne se sont pas suffisamment expliqués sur les autres moyens de preuve du chargé et qu'il y a lieu, dans ces conditions, pour les arbitres, d'ordonner aux parties de s'expliquer sur ce point ;

Par ces motifs,

Nous soussignés, arbitres, écartant toutes conclusions autres ou contraires, statuant sous le bénéfice des considérants qui précèdent, avant faire droit plus avant, ordonnons aux demandeurs de s'expliquer sur les quantités et poids des marchandises chargées à bord du bateau *Marie-Louise* et faisant l'objet de l'assurance litigieuse ; disons que l'affaire sera ramenée devant nous sur simple requête de la partie la plus diligente ; réservons les dépens. »

Du 22 janvier 1921. — Arbitres : MM. Vrancken, J. van Bladel et Ant. Franck.

Observations. — A la doctrine et à la jurisprudence citées dans le texte même de la sentence rapportée ci-dessus, il y a lieu d'ajouter les décisions suivantes tout récemment publiées : Seine, 4 décembre 1920, *suprà*, p. 60, et Sentence arbitrale du 10 novembre 1920, *Jur. Anvers*, 1921, p. 194 (droit d'agir en paiement de l'indemnité en vertu d'une police d'assurance pour compte) ; — cette dernière décision statue également sur la preuve du chargé au moyen du connaissement ; rappr., en matière de transport terrestre, sur la force probante de la lettre de voiture, Sentence arbitrale du 5 avril 1918, *Jur. Anvers*, 1921, p. 322 ; — Sentence arbitrale, *Jur. Anvers*, 1921, p. 655, et Sentence du 10 novembre 1920, précitée (absence d'obligation pour l'assuré d'intenter un recours illusoire contre le transporteur).

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ÉGYPTIENNE

COUR D'APPEL MIXTE D'ALEXANDRIE

4 février 1920

Courtage d'affrètement. Contrat non exécuté.

L'intermédiaire qui a joué le rôle de mandataire commun des parties pour la conclusion d'un affrètement ne perd son droit à rémunération, au cas de non-exécution du contrat, que si celle-ci est due à la force majeure ou à l'application des conditions stipulées ; la commission prévue lui est due lorsque l'exécution de la charte-partie n'a été arrêtée que par la volonté et du plein gré des parties.

Mousny c. Kuhara Trading Cy.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que s'il est constant que le contrat primitif intervenu le 13 décembre entre Tominaga et Mousny était un contrat d'affrètement, il est également certain que, dans l'esprit même de Mousny, il a été modifié par sa lettre du 14 décembre, puisqu'il y parle de commission et de l'affrètement à Piperno et Cie ; que telle a été également la manière de voir exprimée par Tominaga dans sa lettre du même jour ; que c'est donc avec raison que les premiers juges ont considéré Mousny non comme un affréteur, mais comme un simple commissionnaire ;

Attendu que, en cette qualité, Mousny n'en a pas moins droit à une rémunération pour l'affrètement définitivement conclu par ses soins ; qu'il n'en serait différemment que si la non-exécution de la charte-partie était due à un cas de force majeure ou à l'application des conditions mêmes qu'elle contenait, mais qu'il n'est pas douteux que, lorsque, comme dans l'espèce, l'exécution d'un contrat n'a été arrêtée que par la seule volonté et du plein gré des parties, elles

restent redevables de la commission prévue pour le mandataire commun qui avait réalisé leur accord ;

Attendu que l'on ne saurait en effet s'arrêter à l'allégation produite par l'intimée que l'encombrement du port de Marseille a constitué un cas de force majeure qui ne lui permettait pas d'être à Port-Saïd le 31 janvier ; qu'en effet ce n'était pas à ce jour, mais seulement au 15 février qu'était fixée la date limite à laquelle les affréteurs étaient autorisés à résilier la charte-partie ;

... Par ces motifs,

Réformant, émende. »

Du 4 février 1920. — Prés. : M. Laloë.

Observation. — Dans le même sens, voyez Marseille, 1er août 1919, ce Rec., XXXI, p. 543, qui décide que le fréteur qui a volontairement résilié son contrat demeure obligé au paiement intégral du courtage ; — rappr., en matière de courtage d'opérations sur marchandises, Paris, 23 octobre 1919, *Rec. Havre*, 1918-1919. 2. 168.

COUR D'APPEL MIXTE D'ALEXANDRIE

10 novembre 1920

Affrètement. Preuve. — Demande de place à bord. Bon d'embarquement conditionnel.

I. — *Le contrat d'affrètement n'est pas un contrat solennel et devient parfait par le seul consentement des parties ; mais, en l'absence d'un écrit, la preuve de l'existence du contrat ne peut être faite que par l'aveu ou le serment. La preuve testimoniale semble même n'être pas admissible au cas de commencement de preuve par écrit.*

II. — *La demande de place à bord et l'engagement de payer le fret ne donnent pas ouverture à une action du chargeur éventuel contre le transporteur, en l'absence de l'engagement corrélatif de celui-ci de prendre la marchandise.*

Un bon d'embarquement portant la mention « pourvu qu'il y ait de la place » ne prouve pas la formation d'un contrat ferme d'affrètement, et le fait que toutes les marchan-

dises n'ont pas été chargées n'engage pas la responsabilité du transporteur, alors d'ailleurs qu'il paraît établi que la place a effectivement manqué à bord.

Elie Dabbar c. G. Maounis and son.

ARRÊT

« La Cour,

Vu l'exploit, en date du 20 mars 1920, par lequel Elie Dabbar a régulièrement relevé appel du jugement du Tribunal d'Alexandrie du 1er du même mois, qui l'a déclaré mal fondé dans l'action par lui dirigée contre G. Maounis & Son ;

Attendu que la décision déférée est motivée sur ce que ladite action est basée sur un contrat d'affrètement dont la preuve écrite n'était pas rapportée et dont l'existence ne pouvait être établie par témoins comme y concluait le demandeur ;

Attendu que, à l'appui de son recours, celui-ci soutient : que l'article 90, C. co. mar. m., sur lequel les premiers juges ont appuyé leur décision, ne s'applique qu'à l'affrètement total d'un navire et non à l'affrètement partiel ; que, d'ailleurs, le contrat d'affrètement est valable dès qu'il a été formé par le consentement des parties, lequel peut être établi par l'aveu, le serment et, lorsqu'il existe un commencement de preuve par écrit, par témoins ; que, dans tous les cas, la remise d'un bon d'embarquement constitue à elle seule un contrat d'affrètement qui engage le capitaine tant qu'il n'établit pas l'impossibilité de charger ;

Attendu que, en outre, il a produit devant la Cour un exemplaire de la formule d'affrètement qu'il aurait signée et s'offre à établir cette signature ainsi que la promesse faite par les intimés de lui en remettre un double ; qu'enfin, il offre également d'établir qu'après le refus de charger la plus grande partie de ses marchandises, refus qui lui a été notifié par le capitaine, celui-ci en a reçu et en a chargé pour d'autres expéditeurs ;

Attendu que le premier moyen est manifestement mal fondé ; qu'il suffit en effet de lire l'article 90 précité pour constater qu'il s'applique aussi bien à l'affrètement partiel qu'à l'affrètement total, puisqu'il est prescrit que le contrat écrit doit spécifier « si l'affrètement est total ou partiel » ;

Attendu qu'il est exact que le contrat d'affrètement n'est pas un contrat solennel et qu'il devient parfait par le seul consentement des parties, mais il est également certain que la preuve en est soumise, en droit mixte comme en droit français, à des conditions plus étroites que celles prévues par l'art. 299 du C. civ. m. (article 109 C. co. français) ;

Attendu que, comme les premiers juges l'ont avec raison décidé, il ne peut être suppléé à l'absence d'un écrit, pour la preuve de l'existence du contrat, que par l'aveu et le serment ;

Attendu que, en supposant, comme ils l'ont fait, que la preuve testimoniale soit encore admissible au cas de commencement de preuve par écrit — ce qu'il paraît difficile d'admettre puisque l'article 90 semble avoir été édicté précisément pour l'exclure — il faudrait également déclarer avec eux qu'elle ne pourrait être ordonnée dans la cause ;

Attendu, en effet, que le commencement de preuve par écrit fait défaut dans l'espèce ; que l'appelant offre bien de pouver qu'il aurait signé la formule, dont il a produit un exemplaire en blanc, et qu'il l'a remise aux intimés, mais qu'il n'a pu la verser au débat ; que, d'ailleurs, la lecture de cette formule permet de reconnaître qu'elle contient seulement la prière de réserver sur un navire la place nécessaire pour charger des marchandises à déterminer, avec l'offre d'un acompte et l'engagement de payer le fret, en entier, si l'affréteur éventuel n'effectue pas le chargement offert ; que cet engagement, n'étant pas accompagné de l'engagement corrélatif du fréteur de prendre les marchandises, reste donc purement unilatéral de la part du chargeur éventuel et ne peut donner ouverture à une action de celui-ci à l'encontre de celui-là ; qu'enfin, l'écrit invoqué et non produit émanerait de ce chargeur et non du fréteur auquel il est opposé ;

Attendu que la preuve offerte n'est donc pas admissible ;

Attendu, en ce qui concerne le bon d'embarquement, qu'il est impossible d'y voir la preuve de la formation d'un contrat ferme puisqu'il porte toujours la mention de la condition « pourvu qu'il y ait de la place » ;

Attendu, il est vrai, que M. Dabbar offre de prouver que, postérieurement au refus de charger plus de 360 sacs d'oignons sur les 1.000 qu'il avait fait porter le long du bord, le capitaine du navire a continué de prendre d'autres mar-

chandises ; mais que cette preuve n'est pas davantage concluante parce qu'elle devrait être conditionnée de la circonstance que ces autres marchandises n'avaient pas fait l'objet d'un contrat régulier d'affrètement ; que l'on peut remarquer à cet égard qu'il résulte des pièces produites par l'appelant qu'un autre chargeur, qui, lui, avait obtenu des intimés un contrat synallagmatique d'affrètement pour le chargement de 4.000 sacs d'oignons, leur a réclamé des dommages et intérêts parce que le navire n'en a chargé que 2.180 ; que ce fait suffirait à démontrer que la place manquait effectivement sur le navire affrété ;

Par ces motifs,

Confirme. »

Du 10 novembre 1920. — Prés. : M. Laloë.

Observations. — I. — En droit français, il est universellement admis que le contrat d'affrètement n'est pas un contrat solennel et que l'écrit prévu à l'article 273, C. com., n'est pas exigé pour la formation du contrat, mais seulement pour sa preuve. Par contre, la question est discutée de savoir si, en cette matière, la preuve testimoniale est admissible avec un commencement de preuve par écrit ; dans le sens de l'affirmative, voyez Danjon, *Droit maritime*, t. II, n° 649 ; *contrà*, Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, n° 1309.

II. — Le droit des armateurs de ne pas donner suite aux demandes de transport qui leur sont faites ne paraît pas absolu. En effet, lorsqu'un armateur se trouve en état d'offre permanente avec les chargeurs éventuels, par suite de la publicité de ses conditions de transport, ou même lorsqu'il est investi d'un monopole de fait (Rouen, 2 février 1916, *a contrario*, ce Rec., XXXI, p. 484), il est admissible qu'il ne puisse pas refuser arbitrairement les expéditions demandées ; voyez Georges Ripert, *op. cit.*, t. II, n° 1274 ; note sous Rouen, 2 février 1916, précité ; — rappr. Bruxelles, 10 décembre 1913, ce Rec., XXIX, p. 806.

Sur le second point, soit l'insuffisance d'un billet d'embarquement pour établir les accords et les droits des parties, voyez Marseille, 3 juin 1885, ce Rec., I, p. 381, et 30 novembre 1892, *ibid.*, VIII, p. 564.

COUR D'APPEL MIXTE D'ALEXANDRIE

24 novembre 1920

Immunité de juridiction. Navires gérés commercialement. — Borne d'amarrage. Rupture.

Navires : « Sumatra » et « Mercédès ».

I. — *L'immunité de juridiction ne peut pas être invoquée par un Etat actionné en raison d'un fait accompli par ses employés dans la gestion de ses intérêts privés et complètement en dehors de son action politique.*

Spécialement, la juridiction mixte égyptienne peut statuer sur la responsabilité encourue dans un abordage par un navire appartenant à la Couronne britannique, alors qu'au moment du sinistre ce navire, géré pour le compte du gouvernement, n'était pas commandé par un officier de la marine royale et effectuait un voyage commercial.

II. — *La force majeure ne résulte pas de l'existence d'une forte brise sous la poussée de laquelle un navire a arraché une borne d'amarrage et abordé un navire voisin.*

Cap. Hall. c. cap. Zacarias Bengoa.

ARRÊT

« La Cour,

Vu l'exploit en date du 31 juillet 1920, par lequel le capitaine Hall, du s/s *Sumatra*, a régulièrement interjeté appel tant contre le capitaine Z. Bengoa, du s/s *Mercédès*, que contre l'Administration des Ports et Phares, du jugement du Tribunal d'Alexandrie du 1er mai précédent, qui l'a condamné à payer au premier la somme de L. E. 1.405, 250, en déclarant non justifiée et en tout cas superflue la demande en condamnation solidaire de cette somme que le capitaine du s/s *Mercédès* avait formée contre l'Administration des Ports et Phares ; — vu un autre exploit, en date du 6 septembre 1920, par lequel le capitaine Bengoa a interjeté appel du même jugement à l'encontre de l'Administration des Ports et Phares ; — vu la déclaration faite à l'audience du

10 novembre au nom de celle-ci de ce qu'elle forme appel incident de la même décision ;

Attendu que le premier appel tend à faire admettre par la Cour l'exception d'incompétence qui a été écartée par les premiers juges et, subsidiairement, à faire déclarer mal fondée la demande en tant que dirigée contre le *Sumatra* ; que le second a pour but de faire prononcer contre l'Administration des Ports et Phares la condamnation au paiement de la somme de L. E. 1.405, 250 solidairement avec celle prononcée contre le *Sumatra* ; qu'enfin, par son appel incident, l'Administration des Ports et Phares demande sa mise hors de cause pure et simple et définitive ;

Sur la compétence :

Attendu que l'exception est basée sur ce qu'il est établi par un certificat délivré par le Registrar General de l'Office of Shipping & Seamen que le steamer *Sumatra* est la propriété de Sa Majesté Britannique, représentée par le Shipping Controller, lequel a confié la gestion seulement dudit steamer à Lord Inchcape ; qu'il invoque la règle du droit des gens qui, de l'indépendance et de la souveraineté des Etats, déduit qu'un Etat étranger ne peut être justiciable des tribunaux d'un autre Etat ;

Attendu que l'application de cette règle ne soulève et ne peut soulever aucune objection lorsque le fait matériel ou juridique qui donne lieu au litige a été accompli dans l'exercice des pouvoirs d'un Etat considéré comme puissance publique et que cet Etat a été appelé au procès en ladite qualité ; que le litige conduirait en effet les juges à entrer dans l'examen de l'exercice de la souveraineté ; qu'il est alors de toute nécessité d'arrêter l'action de la justice ordinaire et de renvoyer le demandeur à se pourvoir directement devant le gouvernement dont les actes lui ont causé préjudice ;

Mais, attendu qu'il en est différemment lorsque le fait, un quasi-délit, par exemple, comme dans l'espèce, a été accompli par les employés d'un Etat étranger dans la gestion de ses intérêts privés et complètement en dehors de son action politique ; que l'immunité de juridiction dans ce cas serait la négation de la justice puisqu'elle priverait du secours de celle-ci les individus dont les intérêts se trouvent en conflit avec les intérêts privés dudit Etat ;

Attendu que la Cour a déjà eu l'occasion de proclamer

ces principes ; qu'elle a fait remarquer notamment que le défaut de juridiction des tribunaux d'un Etat, à l'égard d'un autre Etat, est seulement relatif puisqu'il est universellement admis qu'un gouvernement étranger peut poursuivre comme demandeur, devant les tribunaux d'un autre Etat, les justiciables de ce dernier et qu'il est même obligé de porter devant ces tribunaux les actions concernant les immeubles qu'il possède dans cet Etat ; qu'elle en a tiré cette conséquence que ce défaut de juridiction ne pouvait être invoqué par l'Etat qui n'a agi que comme simple particulier ou comme personne civile ;

Attendu que la Cour ne voit aucune raison de s'écarter de cette jurisprudence antérieure qu'elle maintient (arrêt du 9 mai 1912) ;

Et attendu, en fait, qu'il n'a pas été allégué que le capitaine Hall, du *Sumatra*, fût un officier de la marine royale britannique ; qu'il n'a pas été soutenu non plus que ce steamer fût chargé d'une mission militaire ; qu'il paraît résulter des pièces produites qu'il effectuait, tout au moins au moment où le quasi-délit s'est produit, un voyage commercial sous la gestion de Lord Inchcape ; qu'en admettant que le bénéfice de ces opérations dût revenir au gouvernement britannique, ce n'était dans tous les cas que comme personne privée ;

Attendu que l'exception d'incompétence n'est donc pas fondée ;

Au fond ;

Attendu que les avaries causées au *Mercédès*, et dont le capitaine de ce navire poursuit la réparation, l'ont été par le fait de son abordage par le *Sumatra* ; que, pour les mettre à la charge exclusive du capitaine de ce dernier steamer, les premiers juges se sont basés sur les termes de l'article 242 du Code de commerce maritime et, après avoir établi, d'une part, que l'événement n'a pas été fortuit, et, d'autre part, que le capitaine du *Mercédès* n'avait commis aucune faute, ils en ont conclu implicitement que le capitaine du *Sumatra* seul en avait commis une ; qu'ils auraient dû cependant, puisque le premier demandait condamnation conjointe et solidaire contre le second et contre l'Administration des Ports et Phares — ce qui supposait également une faute de celle-ci — rechercher quelle était la cause première de

l'abordage et indiquer pour quel motif elle n'engageait pas la responsabilité de l'Administration ;

Attendu qu'il est constant au débat que l'abordage a eu lieu parce que, sous la poussée d'une forte brise, le *Sumatra* a exercé sur la borne sur laquelle il était amarré à bâbord une traction suffisante pour l'arracher et que, n'étant plus maintenu de ce côté, il a dérivé à tribord et est venu s'abattre sur le *Mercédès ;*

Attendu que le capitaine du *Sumatra*, tout en reconnaissant que la décision déférée a, avec raison, écarté la force majeure — qui, en effet, ne pouvait résulter de la forte brise survenue le jour de l'accident, puisque, régulièrement, le navire aurait dû être amarré de manière à lui résister — lui reproche justement d'avoir pris l'effet pour la cause ; qu'il est évident, en effet, que l'abordage n'a eu lieu que parce que la borne d'amarrage n'a pas pu supporter la traction que le *Sumatra* exerçait sur elle ;

Mais, attendu que, de son côté, l'Administration des Ports et Phares fait remarquer que le fait matériel que la borne d'amarrage n'a pas résisté, ne suffit pas pour engager sa responsabilité ; qu'il faudrait établir en outre que l'effort imposé à la borne ne dépassait pas sa force normale de résistance ; qu'elle relève que le capitaine du *Sumatra* a jugé nécessaire de maintenir son navire sur tribord par deux amarres conformément à la pratique maritime et que, s'il avait suivi le même usage sur bâbord, l'effort de traction ne se serait plus exercé sur une seule borne, mais sur deux, qui lui auraient certainement résisté ;

Attendu, il est vrai, que le capitaine du *Sumatra* objecte qu'il n'a pas pu suivre les usages, comme il l'aurait voulu, parce qu'il avait à bâbord un autre navire, le *River Fisher*, dont la poupe ne permettait pas le passage d'une seconde amarre portée sur une seconde borne ; qu'il semble cependant, d'après le croquis joint au rapport d'expertise joint au dossier, qu'il aurait pu obtenir le résultat désiré par un très léger déplacement du *River Fisher* en demandant au capitaine de ce navire soit de se hâler un peu sur ses ancres, soit d'éviter son arrière à bâbord ;

Attendu, dans tous les cas, que la question que la Cour est appelée à résoudre est de savoir tout d'abord si, dans les circonstances où il se trouvait, le capitaine du *Sumatra* a commis une faute contre les principes ou les règlements

nautiques en s'amarrant à bâbord sur une seule borne, et ensuite si la seule amarre qu'il avait portée à bâbord aurait suffi à maintenir le *Sumatra* dans le cas où la borne d'amarrage aurait été en parfait état ; que, n'ayant pas les éléments de décision suffisants pour le faire, elle est obligée de recourir à une nouvelle expertise, à laquelle conclut d'ailleurs l'Administration des Ports et Phares ;

Attendu qu'il y a lieu de charger également l'expert d'établir, au moyen des factures et autres documents que le capitaine du *Mercédès* devra lui produire, le montant exact des dépenses exposées par lui pour la réparation des avaries causées à son navire et celui des surestaries que cette réparation a exigées ;

Par ces motifs,

Avant dire droit, etc... »

Du 24 novembre 1920. — Prés. : M. Laloë.

Observations. — I. — Voyez la note, 2e alinéa, sous le jugement du Tribunal de commerce de Marseille du 11 janvier 1921, rapporté *suprà*, p. 98 ; *adde* Cour d'appel mixte d'Alexandrie, 9 mai 1912, *Bull. de législ. et jurispr. égypt.*, t. XXIV, p. 330.

II. — Il ne paraît pas discutable qu'une forte brise, et même une tempête, ne présentent pas nécessairement les caractères d'un cas de force majeure, susceptible de dégager la responsabilité d'un navire qui en aborde un autre dans un port ; voyez Rouen, 25 mai 1898, ce Rec., XIV, p. 458, et la note ; Alger, 6 décembre 1905, *ibid.*, XXI, p. 435 (§ II), et 23 mars 1907, *ibid.*, XXIII, p. 522 ; Dunkerque, 27 janvier 1913, *ibid.*, XXIX, p. 65 ; Saint-Nazaire, 6 février 1918, *Rec. Nantes*, 1918. 1. 162. — Mais un abordage dû à la rupture des engins d'amarrage du port sous l'effet d'un vent violent a été jugé fortuit ; Marseille, 31 janvier 1910, ce Rec., XXVI, p. 62. Toutefois, la Cour de Douai s'est prononcée en sens contraire dans une espèce assez analogue à celle de l'arrêt rapporté ci-dessus ; voyez Douai, 15 juin 1911, *ibid.*, XXVII, p. 14.

COUR D'APPEL MIXTE D'ALEXANDRIE

2 mars 1921

Port. Tuyau immergé. Dommages causés par une ancre.

Navire : « Volute ».

Le fait qu'une conduite immergée dans un port aurait été endommagée par l'ancre d'un navire ne paraît pas susceptible d'engager la responsabilité de ce navire envers le propriétaire de la conduite endommagée.

Vacuum Oil Cy c. Anglo-Saxon Petroleum Cy et Cie du canal maritime de Suez.

Le Tribunal mixte de Mansourah avait rendu, le 25 janvier 1916, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que c'est à The Vacuum Oil Cy, en sa qualité de demanderesse, à faire la double preuve ; 1° de la matérialité du fait dont elle se plaint et pour lequel elle réclame des dommages-intérêts ; — 2° de la corrélation de ce fait avec une faute dans le chef des parties défenderesses ;

Attendu qu'il est acquis aux débats qu'une double avarie fut constatée au siphon établi par The Vacuum Oil Cy sur toute la largeur du port de Port-Saïd de la rive Asie à la rive Afrique pour la transmission du pétrole ; que la première de ces avaries, découverte à 23 mètres de la rive Asie, peut être écartée *de plano* de l'objet du litige, l'expertise ayant conclu et les parties ayant admis que cette avarie est due à la circonstance fortuite de la présence d'une paille dans le métal ; que la seconde de ces avaries fut constatée à 56 mètres de la rive Asie et que c'est cette avarie que The Vacuum Oil Cy impute à grief à la première défenderesse, The Anglo-Saxon Petroleum Cy, comme étant la conséquence du mouillage de l'ancre du bateau le *Volute*, propriété de ladite défenderesse ;

Attendu qu'il importe de remarquer avant tout que le caractère de cette avarie n'a pas été établi ; que notamment l'expert, préposé à cet effet par le juge des référés, a négligé, contrairement aux prescriptions formelles de ce magistrat, de s'assurer *de visu* si la fente relevée à 56 mètres de la rive Asie était la suite du contact direct et violent avec une ancre ; qu'en s'abstenant d'une semblable constatation, l'expert s'est privé de l'élément primordial nécessaire à ses déductions et conclusions ;

Attendu que, d'autre part, de la déposition du capitaine du *Volute* et du rapport du pilote de la Compagnie du Canal qui assista aux manœuvres du bateau, il résulte que le mouillage de l'ancre eut lieu non à proximité de la rive Asie, où se révéla l'avarie du siphon, mais à proximité de la rive Afrique ; que si ces déclarations concordantes pouvaient être sujettes à caution à raison de la dépendance dans laquelle leurs auteurs se trouvent vis-à-vis de l'une ou de l'autre des parties défenderesses, elles reçoivent par ailleurs une confirmation singulièrement significative du fait établi par l'expert que le câble téléphonique juxtaposé au siphon de The Vacuum Oil Cy fut rompu près de la rive Afrique dans les environs immédiats de l'endroit où, aux dires du capitaine et du pilote, le mouillage de l'ancre se fit, du côté opposé à celui où se produisit l'avarie du siphon et à plus de 150 mètres de cette avarie ;

Attendu enfin qu'il est difficile de concevoir, en admettant même que l'ancre ait accroché le siphon à la place où il accrocha les câbles téléphoniques, que l'avarie du siphon ne se soit produite là où se produisit la rupture du câble, mais sur un point opposé et éloigné, alors que dans sa traversée du port, selon qu'il fut constaté par l'expert, le siphon était maintenu dans une couche argileuse de deux mètres de profondeur, et tellement tenace que l'expert a dû renoncer à mettre à découvert le siphon pour constater l'avarie ; que, dans ces conditions, une répercussion sur la rive Asie d'une traction opérée sur la rive Afrique à 150 mètres de distance apparaît comme une impossibilité matérielle ;

Attendu que, dans ces circonstances, la preuve ne peut pas être considérée comme acquise aux débats que l'avarie dont se plaint The Vacuum Oil Cy soit la conséquence du mouillage de l'ancre du *Volute ;*

Attendu enfin que, cette preuve eût-elle été faite, il y a

lieu de remarquer que ni le capitaine du *Volute*, ni le pilote de la Cie du Canal de Suez n'auraient en l'occurrence encouru aucune sorte de responsabilité du chef du mouillage de l'ancre, cette opération ayant eu lieu dans le port même de Port-Saïd affecté au stationnement des bateaux dont l'ancrage est une condition essentielle et qu'en acceptant d'établir à cet endroit un siphon, The Vacuum Oil Cy a assumé pour elle-même volontairement et sciemment les conséquences des manœuvres que comporte un port de commerce ;

Attendu, en ce qui regarde spécialement le grief émis par The Vacuum Oil Cy contre la Compagnie du Canal de Suez pour l'établissement prétendument défectueux du siphon dont elle avait assumé la charge partielle, que la lettre du 26 octobre 1909 émanant de The Vacuum Oil Cy et constatant que le travail avait été fait très bien constitue de la part de The Vacuum Oil Cy une réception régulière des travaux à effectuer par la Compagnie du Canal et exonère celle-ci de toute responsabilité ultérieure de ce chef ;

Par ces motifs,

Ecartant toutes conclusions plus amples ou contraires,

Déboute The Vacuum Oil Company des fins de son acte introductif d'instance du 27 décembre 1913 ;

La condamne aux frais... »

Du 25 janvier 1916. — Prés. : M. Van den Bosch.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Vu l'exploit du 13 mai 1916 par lequel la société anonyme The Vacuum Oil Cy a régulièrement relevé appel du jugement du Tribunal de Mansourah du 25 janvier 1916, qui a rejeté sa demande tendant au paiement d'indemnité pour dommage occasionné à un tuyau affecté à la transmission du pétrole ;

Attendu que l'appelante est propriétaire d'un tuyau posé à Port-Saïd au fond du Canal de Suez par moyen duquel elle transmettait son pétrole de la rive Asiatique à la rive Africaine du Canal ; que la largeur du Canal (y compris le port) à l'endroit où se trouve le tuyau est d'environ 250 mètres ; que le tuyau, ainsi qu'un câble téléphonique, ont été mis en place en 1909 dans une tranchée d'une profondeur

d'environ trois mètres creusée à cet effet dans le lit du Canal ;

Attendu que le 14 janvier 1911 le bateau *Volute* quitta le quai de l'appelante situé sur la rive asiatique pour se rendre à Suez ; qu'avant de tourner au sud, il se dirigea à l'ouest vers la rive africaine ; qu'il est établi que le *Volute*, afin de compléter son virement et pour éviter le danger de s'échouer, se trouva dans la nécessité de s'ancrer près de la rive africaine ;

Attendu que, le même jour, le câble téléphonique fut rompu à une distance d'environ 40 mètres de la rive africaine ; qu'il y a tout lieu de croire que l'ancre du *Volute* s'était accrochée au câble et que c'est ainsi que s'est produite la rupture ;

Attendu que The Vacuum Oil Cy allègue qu'elle s'est aperçue le lendemain qu'il y avait eu une infiltration d'eau salée dans le tuyau, ce qu'elle attribue à quelque dommage fait par l'ancre du *Volute ;*

Attendu que l'expert nommé par la justice établit en effet qu'il existait dans le tuyau un dégât quelconque situé à une distance de 56 mètres de la rive asiatique, ce qui occasionna une fuite de pétrole, mais qu'il n'arriva pas à en constater la nature ;

Attendu cependant qu'il résulte de l'examen fait par les plongeurs que le tuyau n'a été déplacé à aucun point dans sa longueur ; que le câble non plus n'a été dérangé qu'à l'endroit où il a été rompu à une distance de 40 mètres environ du côté de la rive africaine ; qu'au milieu du Canal, tuyau et câble étaient également enfoncés dans le sable et l'argile du lit du Canal ;

Attendu que les travaux de l'expert laissent beaucoup à désirer ; que celui-ci ne s'explique pas comment, dans les conditions susdites, l'ancre du *Volute* aurait occasionné le dégât constaté dans le tuyau comme il l'affirme ; que l'on se demande pourquoi il n'a pas continué ses travaux aux fins de mettre à nu le tuyau là où l'on avait constaté la fuite de pétrole, ce qui lui aurait permis de remplir convenablement la mission à lui confiée ;

Attendu qu'il est évident que l'appelante n'a pas réussi à établir que le *Volute* a endommagé le tuyau litigieux, qu'il en résulte nécessairement que l'appelante ne peut avoir aucun recours à l'encontre de la Compagnie du Canal ; que,

par conséquent, la Cour estime que le Tribunal, dont elle adopte les motifs, a très bien jugé l'affaire et qu'il y a lieu de rejeter l'appel ;

Attendu que, bien que dans les conditions précisées il n'incombe pas à la Cour de trancher la question définitivement, on peut ajouter que même si le bateau avait endommagé le tuyau, il n'est pas du tout établi que sa responsabilité serait engagée à l'encontre de l'appelante ; qu'il y a plutôt lieu de croire que celui qui pose un obstacle dans un port affecté à la navigation, le pose à ses propres risques et périls à l'égard de toute manœuvre qu'y pourront exécuter les navires ;

Par ces motifs,

Reçoit l'appel comme régulier en la forme, mais le rejette comme mal fondé et confirme purement et simplement le jugement déféré ;

Condamne l'appelante aux nouveaux dépens... »

Du 2 mars 1921. — Prés. : M. Laloë ; plaid. : Mes Merzbach bey (pour la Vacuum Oil Cy), Léopold Dor, du barreau de Marseille (pour l'Anglo-Saxon Petroleum Cy) et Vermond (pour la Cie du Canal de Suez), avocats.

Observation. — La Cour d'appel mixte déclare, dans l'arrêt rapporté, qu'à défaut de preuve que le dommage ait été causé par l'ancre du *Volute*, elle n'avait pas à trancher définitivement la question de savoir si le fait de mouiller l'ancre dans un port est susceptible d'engager la responsabilité des navires. Cet arrêt n'indique ainsi qu'une tendance ; mais cette tendance est très nette.

Le jugement confirmé s'était expressément prononcé sur ce point, le Tribunal déclarant qu'aucune sorte de responsabilité ne saurait être encourue par le capitaine, puisque l'ancrage est une condition essentielle du stationnement des navires dans le port. Des décisions dans le même sens avaient été rendues précédemment ; voyez Marseille, 3 février 1910, ce Rec., XXV, p. 655 ; Trib. com, Cette, 17 août 1915, (cap. Margaroni c. Union des Gaz ; navire *Nikolaos*), d'où il résulte que c'est au propriétaire d'un siphon immergé qu'il incombe de prendre les précautions nécessaires pour la protection de cet appareil ; Conseil de préfecture de l'Hérault, 21 avril 1920 (cap. Murray ; navire : *Baymingo*), dont l'arrêté, qui écarte la responsabilité d'un capitaine poursuivi

pour avoir coupé, avec l'ancre du navire, des câbles téléphoniques immergés, contient notamment le motif suivant : « un port étant un lieu destiné à l'abri et au stationnement « des navires, l'administration des P. T. T., avant d'im- « merger des câbles au fond de l'eau, aurait dû se préoc- « cuper des risques que courraient ceux-ci par suite des ma- « nœuvres des navires et qu'elle ne peut s'en prendre qu'à « elle-même au sujet des conséquences de l'imprudence « qu'elle a commise » ; — rappr. Haute-Cour de Justice d'Angleterre, 19 mars 1895, ce Rec., XI, p. 209. — Comp., pour le cas où le navire laisserait fautivement traîner son ancre en évoluant, Havre, 16 mai 1899, *ibid.*, XV, p. 87.

Au surplus, les navires devant avoir dans les ports la plus grande liberté de mouvements, non seulement le propriétaire d'un ouvrage constituant un obstacle ne doit pas avoir de recours contre un navire ayant heurté cet obstacle, mais il pourrait même voir engagée sa propre responsabilité : voyez Cour d'appel d'Alexandrie, 9 mai 1899, *ibid.*, XV, p. 822.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS

COUR SUPRÊME

11 octobre 1920

Privilèges maritimes. Fournitures au navire.

Le privilège maritime des fournisseurs, tel qu'il résulte du paragraphe I de l'Act du 23 juin 1910, suppose que les fournitures qui ont été faites au navire l'ont été directement par les fournisseurs qui prétendent invoquer le bénéfice du privilège.

Piedmont et George's Creek Coal Company c. Seaboard Fisheries Company.

Un marché de charbons avait été passé par une entreprise de charbonnage avec une société qui possédait à la fois des fabriques et une flotte de chalutiers.

Le charbon livré à la société devait être distribué par elle entre ses fabriques et ses chalutiers au fur et à mesure des besoins.

La Cour Suprême a jugé que, dans ce cas, on ne pouvait pas considérer que le charbon avait été livré directement par le fournisseur aux navires, bien que, au moment de la conclusion du marché, les parties contractantes savaient que la plus grande partie du charbon devait être livrée aux navires et qu'elles aient cru que, de ce fait, un privilège maritime devait naître au profit du fournisseur.

Le jugement de la Cour fut délivré par Mr. Justice Brandeis ; — John M. Woolsey, Frank Healy, F. C. Nicodemus, Jr., et H. Brua Campbell, pour les appelants ; Philip L. Miller et Royall Victor, pour les intimés.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *Uni-*

ted States Supreme Court, advance opinions, 1920-21, p. 1.

La loi du 23 juin 1910, chap. 373, § 1, contient les dispositions suivantes :

« Toutes personnes créancières de frais de réparations, « d'approvisionnement ou de toute autre fourniture néces- « saire au navire, y compris l'usage des cales sèches ou de « chemins de fer maritimes, auront un privilège maritime « sur ce navire, sans qu'il y ait lieu de distinguer si ce « navire est un navire américain ou un navire étranger et « à condition que les fournitures précitées aient été faites « au navire sur l'ordre du propriétaire ou des propriétaires « de ce navire ou d'une personne autorisée par ce proprié- « taire ou ces propriétaires.

« Le privilège sera réalisé par une procédure d'exécution « réelle et il ne sera pas nécessaire d'invoquer ou de prou- « ver que le crédit a été fait au navire. »

Dans l'espèce, les fournitures de charbon n'avaient pas été faites directement au navire, mais à une société qui les avait ensuite distribuées entre ses bateaux et ses usines.

Il a été jugé, dans un sens analogue, qu'un navire appartenant à une flotte privée ne peut être rendu responsable des fournitures qui ont été faites aux autres navires de la même flotte en raison des ordres du propriétaire et par suite d'un même contrat (The Colombus 65 Fed. 430, 14 C. C. A. 522, 28 U. S. App. 399, 67 Fed. 553 ; The Newport, 52 C. C. A. 415, 114 Fed. 713 ; The Alligator, 88 C. C. A. 201, 161 Fed. 37 ; Astor Trust C° v. E. V. White & C°, L. R. A. 1917 E. 526, 154 C. C. A. 57, 241 Fed. 57, 61).

Chaque navire n'est responsable que des fournitures qui lui ont été faites individuellement (The Murphy Tugs, 28 Fed. 429).

Dans l'espèce, il n'était pas douteux que la fourniture de charbon avait été faite *aux navires*, mais il n'avait pu être établi que cette fourniture leur avait été faite *par* les fournisseurs ; dans un sens analogue, voir The Vigilancia, 58 Fed. 698 ; The Cimbria, 156 Fed. 378, 382 ; et The Curtin 165 Fed. 271.

COUR SUPRÊME

6 décembre 1920

Amirauté. Compétence. Contrat pour l'achèvement du navire après son lancement.

Navire : « Francis Mac Donald ».

Un contrat d'entreprise pour achever un navire après son lancement, alors que la construction de ce navire n'est pas encore assez avancée pour lui permettre de remplir le rôle auquel il est destiné, ne rentre pas dans la compétence de la juridiction de l'Amirauté.

Thames Twoboat Company c. le schooner « Francis Mac Donald ».

La Palmer Shipbuilding Company avait commencé la construction du schooner *Francis Mac Donald* et avait procédé au lancement ; elle ne put continuer et la Thames Twoboat Cy avait accepté de finir le travail et reçu le navire dans ses chantiers à New-London. Divers travaux furent faits, qui durèrent environ six semaines, puis le navire fut remorqué à Hoboken, où il fut achevé par une troisième Compagnie.

Au moment où la Thames Twoboat Company reçut le navire, il avait déjà été lancé, mais était loin d'être achevé et n'était certainement pas en état de remplir le service normal que doit remplir un navire, c'est-à-dire naviguer.

La Thames Twoboat Cy avait réclamé devant la Cour du district sud de New-York le montant des travaux qu'elle avait faits à bord du schooner par une procédure d'Amirauté, c'est-à-dire en citant non pas l'armateur par une action personnelle, mais le navire lui-même par une action réelle.

La Cour de district avait jugé qu'une pareille réclamation ne pouvait être produite en cette forme, parce que le navire, quoique déjà lancé, n'était pas terminé et ne constituait pas, à proprement parler, un navire.

C'est cette décision qui fut soumise à la Cour Suprême et fut confirmée par elle.

Le jugement de la Cour fut délivré par Mr. Justice Mac Reynolds ; — Samuel Park et Henry E. Mattison, pour les appelants ; Mark Ash et Peter Alexander, pour l'intimé.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *United States Supreme Court, advance opinions*, 1920-21, p. 83.

En Angleterre, la juridiction d'Amirauté appartient à une Cour spéciale, la Cour de l'Amirauté, qui est elle-même une section de la Division des Successions, Divorces et Amirauté de la Haute-Cour de Justice.

Aux Etats-Unis, il n'existe pas de Cour spéciale pour l'Amirauté et les actions de ce genre sont de la compétence ordinaire de la Cour de district, qui est la juridiction de première instance. Mais, devant cette Cour de district, on peut citer en la forme de la procédure d'Amirauté. La distinction est très importante, car la procédure d'Amirauté, soit en Angleterre, soit aux Etats-Unis, est une procédure réelle et non personnelle.

On ne cite pas l'armateur ou le capitaine, mais le navire lui-même et, souvent, on saisit le navire, afin d'obtenir caution.

Ces actions *in rem* de la procédure anglo-saxonne sont extrêmement intéressantes, et n'ont pas d'équivalent dans le droit français.

Le caractère réel de l'action a de très nombreuses conséquences, notamment au point de vue de la compétence. C'est ainsi qu'en matière d'abordage, la Cour de l'Amirauté anglaise se déclare compétente pour un abordage entre deux navires étrangers, survenu en dehors des eaux anglaises, et alors qu'aucune des deux parties n'est domiciliée en Angleterre, par le seul fait que l'un des deux navires se trouve, à un moment quelconque, dans un port anglais, où il peut être saisi.

Aux Etats-Unis — et aussi en Ecosse —, on pousse cette notion plus loin encore ; alors même que le navire qui a participé à l'abordage ne vient jamais dans un port des Etats-Unis, il suffit que l'on puisse, par la suite, saisir un autre navire appartenant au même armateur, dans un port américain, pour que les tribunaux américains se déclarent compétents. C'est ainsi que pour un abordage survenu au large des

côtes d'Espagne, entre un navire norvégien et un navire français, on voit l'armateur français cité devant les tribunaux américains par cette seule raison qu'un autre navire appartenant au même armateur fut, par la suite, saisi par l'armateur norvégien dans le port de la Nouvelle-Orléans.

La question se posait, dans l'espèce, de savoir si le constructeur avait le droit de procéder en la forme de l'Amirauté, c'est-à-dire par une action réelle contre le navire, ou s'il en était réduit à une action personnelle contre son co-contractant. Il est de jurisprudence constante aux Etats-Unis qu'un contrat pour construire complètement un navire est un contrat non maritime et qu'il ne ressort pas de la juridiction de l'Amirauté. People's Ferry C° v. Beers, 20 How. 393, 15 L. ed. 961 ; Roach v. Chapman, 22 How. 129, 16 L. ed. 294 ; Edwards v. Elliot, 21 Wall. 532, 22 L. ed. 487 ; The Winnebago, 205 U. S. 354, 363, 51 L. ed. 836, 841, 27 Sup. Ct. Rep. 509 ; North Pacific S. S. C° v. Hall Bros. Marine R. & Shipbuilding C° 249 U. S. 119, 125, 63 L. ed. 510, 512, 39 Sup. Ct. Rep. 221.

Mais en est-il de même lorsque le contrat a trait, non pas à la construction d'un navire, mais simplement à l'achèvement d'un navire qui a déjà été lancé et qui est à flot ? Quelques décisions sont en faveur de la thèse d'après laquelle un tel contrat est maritime et rentre dans la juridiction de l'Amirauté. The Eliza Ladd (1875) 3 Sawy. 519, Fed. Cas. n° 4.364 ; The Revenue Cutter (1877) 4 Sawy. 143, Fed. Cas. n° 11.714 ; The Manhattan, 46 Fed. 797 ; Tucker v. Alexandroff, 183 U. S. 424, 438, 46 L. ed. 264, 270, 22 Sup. Ct. Rep. 195.

Mais la jurisprudence la plus nombreuse est dans le sens contraire, c'est-à-dire dans celui adopté par la Cour Suprême dans la présente affaire. The Isosco, 1 Brown, Adm. 495, Fed. Cas. n° 7,060 ; The Pacific, 5 Hughes, 257, 9 Fed. 120 ; The Count de Lesseps, 17 Fed. 460 ; The Glenmont, 32 Fed. 703 et 34 Fed. 403 ; The Paradox, 61 Fed. 860 ; McMaster v. One Dredge, 95 Fed. 832 ; The United Shores, 193 Fed. 552 ; The Dredge A, 217 Fed. 617 ; The Winnebago, 205 U. S. 354, 363, 51 L. ed. 836, 841, 27 Sup. Ct. Rep. 509 ; North Pacific S. S. C° v. Hall Bros. Marine R. & Shipbuilding C° 249 U. S. 119, 125, 63 L. ed. 510, 512, 39 Sup. Ct. Rep. 221.

COUR SUPRÊME

6 juin 1921

Charte-partie. Réquisition du navire. Résiliation du contrat d'affrètement.

Navire : « Baron Ogilvy ».

I. — *Dans le cas d'une charte-partie au voyage, lorsque, par suite d'un cas de force majeure, l'armateur ne peut livrer à l'affréteur le navire qui a été désigné comme devant être l'objet de la charte-partie, il n'existe pour l'armateur aucune obligation de fournir, et, pour l'affréteur, aucune obligation d'accepter un autre navire que celui désigné.*

II. — *La réquisition forcée, par le Gouvernement Britannique, d'un navire qui devait être livré par ses propriétaires à un affréteur, alors qu'il était à présumer que la réquisition durerait plus longtemps que le voyage pour lequel le navire avait été affrété, est une cause de résiliation de la charte-partie sans que le propriétaire du navire soit tenu de livrer à l'affréteur un navire différent.*

Texas Company c. Hogarth Shipping corporation Ltd.

La Texas Cy avait conclu, le 6 février 1915, à New-York, une charte-partie avec la Hogarth Shipping Corporation, aux termes de laquelle cette dernière devait fournir un navire pour transporter un plein chargement de pétrole d'un port du Texas à un port de l'Afrique du Sud. La charte-partie ne désignait aucun navire spécialement, mais stipulait que l'armateur devait désigner le navire avant le 15 mars 1915. Le *Baron Ogilvy* fut désigné par l'armateur.

Le 10 avril 1915, le *Baron Ogilvy* était dans les eaux britanniques, en train d'être équipé pour le voyage en question, lorsqu'il fut réquisitionné par le Gouvernement Britannique ; la réquisition dura jusqu'au 20 octobre suivant.

Le 12 avril, la Hogarth Shipping Corporation notifia la réquisition à l'affréteur, et lui déclara qu'elle ne pouvait exécuter le contrat.

La Texas Cy affréta un autre navire et cita l'armateur, réclamant une différence de fret entre le prix du contrat

et le prix qu'elle avait été obligée de payer pour le nou veau navire.

La Cour du district sud de New-York rendit un jugemen en faveur de l'armateur, et ce jugement fut confirmé par la Cour d'appel du 2e circuit.

C'est dans ces conditions que l'affaire se présentait devan la Cour Suprême, qui confirma le jugement de la Cou d'appel.

« Le navire, dit le jugement, quoique existant encore e « étant en bon état de navigabilité, a été rendu incapabl « d'exécuter la charte-partie par la réquisition ; par cet act « d'intervention, il a été enrôlé dans les services de guerr « du Gouvernement Britannique pour une période qui de « vait probablement s'étendre bien au delà du temps du « voyage pour lequel il était affrété et qui, en fait, s'est « étendue bien au delà de ce temps. Autrement dit, l'exé- « cution de la charte-partie a été rendue impossible par un « fait de prince, l'affréteur étant empêché d'avoir le ser- « vice du navire et l'armateur étant empêché de gagner le « fret stipulé. Apparemment, l'événement n'était pas prévu « et il n'y a, dans le contrat, aucune clause mettant ce ris- « que à la charge de l'une ou l'autre partie. Ces deux par- « ties avaient supposé que le navire serait disponible et « c'était là la base de leurs engagements mutuels. Nous pen- « sons que ces engagements ont été pris avec la condition « implicite que si, avant le moment du voyage, le navire « devenait indisponible par suite d'un acte d'intervention « comme la réquisition, le contrat se trouverait résilié et les « parties n'auraient plus aucune obligation à remplir d'après « ce contrat. »

Le jugement de la Cour fut délivré par Mr. Justice Van Devanter ; — John W. Griffin, pour l'appelante ; John M. Woolsey, pour les intimés ; Frederic R. Coudert et Howard Thayer Kingsbury, pour l'Ambassade Britannique.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *United States Supreme Court, advance opinions*, 1920-21, p. 724.

Il est de jurisprudence constante, tant aux Etats-Unis qu'en Angleterre, que si des parties font un contrat en présumant que tel objet particulier nécessaire à l'exécution du contrat continuera à exister et à être disponible, et sans

qu'aucune des parties prenne la responsabilité de l'existence et de la disponibilité de l'objet, le contrat doit être considéré comme contenant la condition implicite suivante : si, avant le commencement de l'exécution, et sans qu'il y ait faute de l'une ou de l'autre partie, l'objet en question cesse soit d'exister, soit d'être disponible, le contrat est résilié et chacune des parties est libérée de son obligation. Taylor v. Caldwell, 3 Best & S. 826, 839, 122 Eng. Reprint, 309, 32 L. J. Q. B. N. S. 164, 8 L. T. N. S. 356, 11 Week. Rep. 726, 6 Eng. Rul. Cas. 603 ; Re Shipton, A. & C° (1915) 3. K. B. 676, (1915) W. N. 304, 84 L. J. K. B. N. S. 2137, 31 Times L. R. 598 ; Horlock v. Beal (1916) 1 A. C. 486, 494, 496, 512, 85 L. J. K. B. N. S. 602, 114 L. T. N. S. 193, 32 Times L. R. 251, 60 Sol. Jo. 236, 21 Com. Cas. 201, Ann. Cas. 1916 D. 670 ; Bank Line v. Arthur Capel & C° (1919) A. C. 435, 445, 88 L. J. K. B. N. S. 211, 120 L. T. N. S. 129, 35 Times L. R. 150, 63 Sol. Jo. 177, 14 Asp. Mar. L. Cas. 370 ; The Tornado (Ellis v. Atlantic Mut. Ins. C°.) 108 U. S. 342, 349-351, 27 L. ed. 747, 750, 751, 2 Sup. Ct. Rep. 754 ; Chicago, M. & St. P. R. C° v. Hoyt, 149, U. S. 1, 14, 15, 37 L. ed. 625, 629, 630, 13 Sup. Ct. Rep. 779 ; Wells v. Calnan, 107 Mass. 514, 9 Am. Rep. 65 ; Butterfield v. Byron, 153 Mass. 517, 12 L. R. A. 571, 25 Am. St. Rep. 654, 27 N. E. 667 ; Dexter v. Norton, 47 N. Y. 62, 7 Am. Rep. 415 ; Clarksville Land C° v. Harriman, 68 N. H. 374, 44 Atl. 527 ; Martin Emerich Outfitting C° v. Siegel, C. & C°, 237, Ill. 610, 20 L. R. A. (N. S.) 1114, 86 N. E. 1104.

Le cas qui se rapprocherait le plus du cas présent est le jugement du The Tornado (Ellis v. Atlantic Mut. Ins C°) 108 U. S. 342, 349-351, 27 L. ed. 747, 750, 751, 2 Sup. Ct. Rep. 754, où le navire qui était affrété pour un voyage fut accidentellement incendié avant le commencement du voyage ; la Cour Suprême des Etats-Unis décida dans ce cas que le contrat devait être résilié sans que l'affréteur ait droit à des dommages-intérêts.

La présente espèce est fort intéressante, car c'est, à notre connaissance, la première application du même principe au cas de réquisition.

Rappr., pour le cas où la réquisition du navire est survenue au cours du transport, Marseille, 2 mai 1916, confirmé par arrêt de la Cour d'appel d'Aix, du 5 février 1917, ce Rec., XXX, p. 507.

COUR D'APPEL (2e Circuit)

19 mai 1921

Assurance maritime. Subrogation de l'assureur aux droits de l'assuré. — Abordage. Navires du même propriétaire.

I. — *Un assureur maritime, qui a payé la perte résultant d'un abordage entre le navire assuré et un autre navire, est subrogé aux droits de l'armateur assuré contre l'autre navire en ce qui concerne ladite perte sans qu'il soit nécessaire qu'il intervienne un acte de subrogation.*

II. — *Mais l'assureur maritime n'est pas dans une situation plus favorable que son assuré et il ne peut recouvrer une perte contre des tiers dans le cas où son assuré n'aurait pas pu la recouvrer.*

Spécialement, la subrogation est inopérante en faveur de l'assureur maritime qui a payé une perte par suite d'abordage, si les deux navires qui se sont abordés appartenaient au même armateur.

Globe & Rutgers Fire Ins. Co. c. Hines.

Un abordage était survenu entre l'allège n° 47, appartenant à la Central Railroad Cy, de New-Jersey, et le remorqueur n° 27, appartenant à la New-York Central Railroad ; l'une et l'autre administrations étaient à ce moment-là contrôlées par le Directeur Général des Chemins de fer, représentant le Gouvernement Américain. Les demandeurs avaient assuré l'allège n° 47 et la question était de savoir si, comme subrogés aux droits de leurs assurés, ils pouvaient citer l'administration des Chemins de fer des Etats-Unis comme responsable du remorqueur n° 27 qui était sous le contrôle de cette administration. La Cour d'appel du 2e circuit, confirmant le jugement de la Cour de district du district sud de New-York, décida que le Directeur Général des Chemins de fer avait, sous son contrôle, à la fois le remorqueur et l'allège et qu'il ne pouvait pas se citer lui-même. Par conséquent, les assureurs de l'allège subrogés aux droits de leur assuré, mais n'ayant pas plus de droit que cet assuré lui-même, ne pouvaient pas non plus citer ledit Directeur comme responsable du remorqueur n° 27.

Le jugement de la Cour fut délivré par MM. Ward, Rogers et Hough, juges de circuit ; — Macklin, Brown, Purdy & Van Wyck, de New-York City (avocat plaidant : Pierre M. Brown, de New-York City), pour les appelants ; Harrington, Bigham & Englar, de New-York City (avocat plaidant : Leonard J. Matteson, de New-York City), pour l'intimé ; Burlingham, Veeder, Masten & Fearey, de New-York City (avocats plaidants : Chauncey I. Clark et Homer H. Breland, tous deux de New-York City), pour la Pensylvania Railway C°).

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 273, p. 774.

I. — Jurisprudence constante tant aux Etats-Unis qu'en Angleterre. Phœnix Insurance C° v. Erie Transportation C°, 117 U. S. 312, 320, 321, 6 Sup. Ct. 750, 29 L. ed. 873 ; Kaltenbach v. Mackenzie, 4 Aspin. 39 ; The Sydney (C. C.) 27 Fed. 119 ; Hogan v. Manselly, Fed. Cas. n° 6.584. Il a même été décidé aux Etats-Unis que le fait que l'assureur aurait pu avec raison refuser de payer la perte ne l'empêche pas d'être subrogé aux droits de son assuré, s'il paye cette perte. Nord-Deutscher Lloyd v. Insurance C° of North America, 110 Fed. 420, 49 C. C. A. 1.

II. — Jurisprudence également constante aux Etats-Unis et en Angleterre. Simson v. Thompson, 3 App. Cas. 279, 3 Aspin. 567 ; The Catskill (D. C.) 95 Fed. 700 ; The Livingstone (D. C.) 104 Fed. 918.

Voir également dans ce sens Joyce *On Insurance*, vol. 5, § 3538, p. 5883.

III. — Dans le jugement Phœnix Insurance C° v. Erie Transportation C°, cité ci-dessus, M. Justice Gray, en délivrant le jugement de la Cour, s'exprimait ainsi : « Par exem-
« ple, si deux navires qui appartiennent aux mêmes per-
« sonnes entrent en collision par la faute du capitaine ou
« de l'équipage de l'un des navires, et que l'autre navire
« reçoit des avaries, l'assureur qui a assuré le navire avarié
« et qui a accepté le délaissement, fait par l'armateur, et
« lui a payé le montant assuré comme perte totale, n'ac-
« quiert pas le droit de recouvrer sa perte contre l'autre
« navire parce que l'assuré, armateur des deux navires,
« ne pourrait pas se faire un procès à lui-même. »

COUR DU DISTRICT EST DE NEW-YORK

19 mars 1921

Action « in rem ». Fret payé d'avance.

Navire : « Devona ».

Le fret payé d'avance pour des marchandises chargées à bord d'un navire affrété, et qui ont été déchargées par le capitaine avant le départ, n'est pas recouvrable par voie de procédure réelle contre le navire, lorsque ce fret a été payé à l'agent de l'affréteur, qu'il n'a jamais été encaissé par le propriétaire armateur et que ce dernier n'a jamais autorisé l'agent de l'affréteur à encaisser pour son compte.

Distilleries Chemical Supply Co., Inc., c. Williams S. S. Co. et autres.

Le vapeur *Devona*, appartenant à la Williams Steamship C°, avait été frété par elle à la C. H. Pattengill Corporation ; des colis d'acide avaient été chargés à bord du vapeur, et le fret avait été payé aux Caravel Steamship Lines, Inc., agents des affréteurs.

Ces colis avaient été débarqués par le capitaine et le chargeur, la Distilleries Chemical Dupply C°, Inc., avait entamé une action réelle, suivant la procédure d'Amirauté, contre le vapeur *Devona*, en restitution du fret payé par elle. D'autre part, les Caravel Steamship Lines, Inc., avaient été appelées en garantie.

L'armateur du *Devona* prétendait qu'une action réelle ne pouvait exister contre le navire lorsque le fret n'avait pas été reçu par l'armateur lui-même. Et c'est dans ce sens que le juge Garvin rendit son jugement condamnant les Caravel Steamship Lines, Inc., mais rejetant l'action réelle entamée contre le vapeur *Devona*.

Le jugement de la Cour fut délivré par Mr. Garvin, juge de District ; — Haskel Corenthal, de New-York City, pour la Distilleries Chemical Supply C°, Inc., ; Crowell &

Rouse et E. C. Rouse, tous de New-York City, pour la Williams S. S. C°.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, 272, p. 275.

Dans le jugement de The Saturnus, 250 Fed. 407, 162 C. C. A. 477, 3 A. L. R. 1187, le juge Hough s'exprimait ainsi : « Ce procès est un exemple de la tendance très répan-
« due de regarder tout bien consistant en un objet flottant
« employé pour exécuter un contrat comme une sorte de
« gage ou de sûreté pour l'exécution satisfaisante du con-
« trat, ladite garantie étant sanctionnée par un privilège
« maritime grevant cet objet. Aucun principe de ce genre
« n'est admis dans le droit de l'amirauté. »

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ITALIENNE

COUR DE CASSATION DE TURIN

13 février 1920

Consignataire. Représentant du propriétaire du navire. — Abandon du navire par le consignataire. Inefficacité.

I. — *Le consignataire doit être, dans la pratique commerciale, considéré comme le représentant de l'armateur pour tout ce qui concerne les intérêts du navire et la cargaison. Il est nécessairement le représentant du propriétaire, si l'armateur est également propriétaire, et il se trouve soumis à ce titre aux règles relatives au mandataire ou au représentant prévues par les articles 367 et suivants du Code de commerce.*

II. — *L'abandon du navire par le consignataire ne libère pas le propriétaire de ses obligations envers ses créanciers.*

Dibitonto c. Carr.

La Cour d'appel de Gênes avait admis les deux thèses suivantes : 1° la qualité de consignataire investit ce dernier du droit de représenter en justice l'armateur ; 2° l'abandon du navire fait aux créanciers, non par le propriétaire, mais par le consignataire lui-même, est valable et libère le propriétaire de ses obligations vis-à-vis de ses créanciers.

La Cour de cassation de Turin, saisie d'un pourvoi basé sur la violation des articles 230, 510 et 491 du Code de commerce, a jugé sur le premier point que la Cour d'appel de Gênes avait fait une saine application des principes et des usages du commerce en décidant que la qualité de consignataire conférait à ce dernier la possibilité de représenter en justice le propriétaire du navire. Il n'est pas douteux, déclare la Cour, que le consignataire fût investi du droit de comparaître en justice pour prendre la défense des intérêts de la société propriétaire du navire ; en effet,

s'il manquait au consignataire la représentation légale que seul l'accomplissement des formalités imposées par l'article 230 du Code de commerce peut donner, il ne lui manquait pas cependant la qualité de représentant aux termes de l'article 376, et il est admis que le consignataire, malgré le silence du Code, est dans la pratique commerciale considéré comme le représentant de l'armateur pour tout ce qui intéresse le navire et la cargaison.

Mais la Cour de Turin a estimé, sur le deuxième point, que la Cour d'appel de Gênes avait fait une fausse application de l'article 491 qui, après avoir réglé la responsabilité du propriétaire à raison des faits du capitaine et de l'équipage, lui donne la faculté de faire à ses créanciers l'abandon du navire. L'abandon étant un acte de disposition, avec transfert de propriété, tout comme une vente ou une expropriation, il en résulte que l'abandon du navire effectué par le consignataire ne libère pas le propriétaire de sa responsabilité envers ses créanciers.

Du 13 février 1920. — Prés. : M. Casoli.

Observations. — Voir le texte de cet arrêt dans *Il Diritto Marittimo*, XXII-XXIII (1920-1921), p. 49.

I. — Sur la situation juridique du consignataire, voir *Tables générales*, 1885-95, v° *Consignataire du navire*, n°s 7 et suiv. ; Gênes, 27 mars 1903, ce Rec., XIX, p. 625 ; Cassation de Naples, 11 juillet 1903, *ibid.*, XIX, p. 788 ; Messine, 13 juin 1904, *ibid.*, XXI, p. 145 ; Gênes, 23 janvier 1917, *Diritto marittimo*, XVIII, p. 328 ; — en droit français, cf. Georges Ripert, *Droit maritime*, t. I, n°s 742 et suiv.

II. — Sur la capacité requise pour faire abandon, rappr. Lyon-Caen et Renault, *Traité de dr. comm.*, t. V, n° 222 ; Danjon, *Droit maritime*, t. II, n° 622.

COUR DE CASSATION DE TURIN

5 mars 1920

Delivery order. Représentation de la marchandise.

Le delivery order *n'équivaut pas, en droit, au connaissement, car ce dernier a une forme, un but et des préroga-*

lives qui lui sont propres. Mais, dans la pratique commerciale, il a la même portée et les mêmes fonctions que le connaissement relativement à la preuve et au transfert de la propriété.

Il a, en particulier, la même valeur représentative de la marchandise et le porteur du delivery order *a le même droit et les mêmes garanties au point de vue de la délivrance de la chose.*

Par suite, le détenteur du delivery order *peut être considéré comme étant en possession de la marchandise, et il peut la transmettre à d'autres à titre de vente et de gage comme s'il détenait le connaissement lui-même.*

Todeschini c. Fabris.

Les moyens du pourvoi, formé contre une décision de la Cour d'appel de Milan, du 14 mars 1919, étaient pris de la violation de l'article 1450 du Code civil et de l'insuffisance des motifs, laissant planer l'incertitude sur la portée juridique du *delivery order* ou bon de livraison et sur son équivalence avec le connaissement.

La Cour de cassation de Turin a rejeté le recours contre la décision attaquée, en décidant que, s'il est vrai que le *delivery order* n'est pas la même chose que le connaissement, lequel a des fonctions et des caractères propres tant en la forme qu'au fond, il a pour la facilité du transfert de la propriété entre le vendeur et l'acheteur la même portée et les mêmes fonctions que le connaissement.

Le bon de livraison, substitué au connaissement, a la même force représentative de la marchandise, et le possesseur de cet ordre a droit à la remise et aux mêmes garanties. On en déduit que le possesseur du *delivery order* doit être considéré comme étant en possession de la marchandise et peut la transmettre à d'autres, soit à titre de vente, soit à titre de gage.

On objecte que le bon de livraison contient seulement l'obligation pour celui qui l'a émis de faire livrer par le capitaine la marchandise au détenteur du titre et représente par conséquent une promesse et non un véritable transfert de propriété. Mais cela va à l'encontre du caractère de la clause à ordre, qui, à quelque titre qu'elle s'applique, chèque, lettre de voiture, etc., a pour effet d'attribuer à tous

possesseurs légitimes un droit à l'accomplissement de l'obligation de livrer et par cela même à la propriété de la chose qui est représentée par le titre à ordre.

Cette question relative à la nature juridique du *delivery order* a entraîné des divergences en doctrine et en jurisprudence, mais désormais l'opinion qui a prévalu est pour le concept de l'autonomie et de l'indépendance et de l'efficacité du *delivery order* pour le transfert symbolique de la chose.

Du 5 mars 1920. — Prés. : M. Desenzani ; avocats : MM. Chierichetti et De-Vecchi (pour Todeschini) et Baruffadi et Manassero (pour Fabris).

Observation. — Voir le texte de cet arrêt dans *Il Diritto Marittimo*, XXII-XXIII (1920-1921), p. 51.

Rappr. Cour de cassation de Turin, 18 juin 1918, *Diritto Marittimo*, XXI, p. 14 ; Tribunal de Venise, 28 juin 1918, *ibid.*, XXI, p. 387. — Cf. Berlingieri, *Brevi note sul delivery order*, *ibid.*, XIII, p. 401.

COUR DE CASSATION DE TURIN

28 mai 1920

Connaissement. Transmission. Effets. — Clause d'exonération de responsabilité. Nullité.

I. — *Les clauses du connaissement sont opposables à quiconque est substitué au contrat d'affrètement par suite de l'endossement ou de la tradition du connaissement.*

II. — *Est nulle la clause par laquelle l'armateur déclare ne pas répondre de la baraterie et de toutes fautes ou négligences du capitaine ou de l'équipage.*

La nullité s'applique en particulier à la clause par laquelle l'armateur entendrait s'exonérer de la responsabilité de l'arrimage qui, en vertu de la loi, incombe au capitaine.

Marini et Brichetto c. Prati.

Par cet arrêt, la Cour de cassation de Turin a refusé d'admettre la validité absolue des clauses stipulant, en faveur

de l'armateur, une exonération générale de responsabilité des fautes du capitaine. La Cour a motivé sa décision par les considérations suivantes :

La clause en question qui, par la généralité de ses termes, assure à l'avance l'irresponsabilité de l'armateur pour les faits du capitaine et de l'équipage, même en cas de dol ou de faute grave et sans distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales, et qui, à ce titre, s'étend à la responsabilité de l'arrimage qui incombe au capitaine en vertu de l'art. 502 du Code de commerce, apparaît comme contraire à la morale parce qu'elle favorise la fraude, et que, dans bien des cas, elle assure l'impunité pour les soustractions du capitaine, qui se trouve ainsi exonéré de l'obligation de restituer les marchandises dont il a pris charge, en dépit des prescriptions formelles des art. 1629 et suivants du Code civil sur l'obligation *ex recepto*.

De telles clauses d'exonération de responsabilité dénaturent complètement la physionomie du contrat de transport et ôtent toute signification à l'institution de l'abandon (art 491 du Code de commerce), puisque le bénéfice de la faculté d'abandon du navire et du fret, qui est accordé à l'armateur par le législateur comme mesure forfaitaire de sa responsabilité, est incompatible avec la validité absolue des clauses qui ont pour objet d'annuler complètement cette responsabilité.

Il est vrai que, pour les transports par chemin de fer, l'art. 416 du Code de commerce contient des dispositions qui excluent ou qui limitent la responsabilité du voiturier dans des cas déterminés ; mais il n'en est ainsi que parce qu'il s'agit de tarifs spéciaux, c'est-à-dire de transports à prix réduits.

Il faut remarquer, d'ailleurs, que les conditions du transport terrestre sont tout-à-fait différentes de celles du transport maritime, en ce sens que, dans le transport maritime, le chargeur n'ayant pas la possibilité d'exercer le moindre contrôle sur l'exécution du contrat de transport, qui s'effectue souvent sur des mers lointaines, il est tout naturel qu'il soit spécialement protégé contre l'armateur.

Enfin, il est évident qu'une disposition de caractère exceptionnel ne peut être interprétée par voie d'argument d'analogie, pour la même raison qui fait, par exemple, que

l'abandon, institution spéciale au droit maritime, ne peut être étendue au transport terrestre.

Ainsi donc, en face de la prétention des armateurs de se dérober aux dispositions légales, protectrices des intérêts des chargeurs, par voie de convention privée introduite dans les connaissements sous forme de clause d'exonération que les chargeurs sont bien forcés d'accepter s'ils veulent faire transporter leurs marchandises, le magistrat, en s'inspirant de l'intérêt public et des exigences de la justice et de l'équité, ne peut que considérer comme contraire à la loi et à la morale tout pacte ayant pour objet de priver de leurs droits les chargeurs et les réceptionnaires et de supprimer la responsabilité des armateurs.

Du 28 mai 1920. — Prés. : M. Prato.

Observations. — Voir le texte de la décision dans *Il Diritto marittimo*, XXII-XXIII (1920-1921), p. 53.

I. — Dans le même sens, Cassation de Naples, 13 avril 1916, *Diritto marittimo*, XVIII, p. 125, et la note ; rappr. Rouen, 24 décembre 1918, ce Rec., XXXI, p. 493. — Comp. Bordeaux, 6 juillet 1920, *ibid.*, XXXII, p. 572.

II. — Sur la nullité des clauses générales d'exonération de responsabilité, en ce qu'elles couvriraient même les fautes commerciales, voyez Gênes, 13 septembre 1911, ce Rec., XXVII, p. 758 ; Gênes, 17 mai 1919, *Diritto marittimo*, XXI, p. 393 ; — *contrà*, Cassation de Turin, 10 avril 1908, ce Rec., XXV, p. 424 ; Gênes, 14 juin 1909, *ibid.*, XXV, p. 429.

Spécialement, sur la responsabilité de l'arrimage, voir Turin, 14 février 1916, *Diritto marittimo*, XVIII, p. 168 ; Cassation de Florence, 6 mai 1918, *ibid.*, XXI, p. 153.

TRIBUNAL DE VENISE

17 juillet 1920

Affrètement-location. Clause d'irresponsabilité. Validité. — Navire innavigable. Nullité de l'affrètement.

I. — *Est valable la clause par laquelle celui qui affrète une embarcation dépourvue de tout personnel déclare exonérer le propriétaire de celle-ci de toutes causes de dommages.*

II. — *Le contrat d'affrètement manque d'objet quand il est démontré que le navire était dès le début en état absolu d'innavigabilité* (solution implicite).

Cooperativa Trasporti portuali c. Societa Navigazione fluviale.

En fait : La « Società Cooperativa Trasporti portuali e fluviali » avait assigné devant le Tribunal la « Società di Navigazione Fluviale di Venezia », exposant que, le 27 octobre 1919, elle avait affrété à la défenderesse, au prix de 320 lires par jour, deux barques pour le transport de grains et que, le jour même de la remise, une des deux barques coulait après chargement de 29 tonnes de blé, occasionnant ainsi un grave préjudice par suite de la perte presque complète des graines chargées ; elle demandait la condamnation de la Société défenderesse au paiement de tous les dommages subis et des frais.

En droit : La demande était basée sur le principe de droit élémentaire d'après lequel le bailleur a l'obligation de garantir le preneur des vices et des défauts de la chose louée ; mais la Société défenderesse opposait un accord précis intervenu entre elle et les demandeurs au moment du contrat, accord contenant une clause d'exonération de responsabilité en faveur du propriétaire pour tous dommages causés à la marchandise.

Le Tribunal a estimé, d'une part, que, hors le cas de dol, une telle clause d'exonération de tous risques n'était contraire ni à l'ordre public, ni aux bonnes mœurs, et qu'elle était licite ; et que, les demandeurs n'alléguant pas la fraude, il suffisait de vérifier l'existence de cette clause et d'en interpréter les termes.

La société demanderesse, déclare le Tribunal de Venise, d'autre part, ne peut invoquer l'application de l'article 491 du Code de commerce, relatif à la responsabilité du propriétaire, pour la simple raison qu'en l'espèce il ne s'agit pas d'un véritable contrat d'affrètement de navire, contrat qui a pour objet le navire, le capitaine et l'équipage, mais d'une simple location de barques, exclusive de tout louage de services ou d'ouvrage, la défenderesse devant livrer ses barques dépourvues de tout personnel, ainsi que cela résulte des accords des parties.

Enfin, sur le dernier moyen d'après lequel, les barques n'ayant pu servir à l'usage auquel elles étaient destinées, le contrat manquait d'objet, la location devenait nulle, et il subsistait une responsabilité quasi-délictuelle ou aquilienne, dérivant des articles 1151 et 1152 du Code civil, le Tribunal a répondu qu'il n'était pas établi, en fait, que les barques se trouvaient dans un état absolu d'innavigabilité et qu'il apparaissait au contraire que si le chargement n'avait pas été excessif, le sinistre ne se serait pas produit.

Par ces motifs, le Tribunal de Venise a rejeté la demande.

Du 17 juillet 1920. — Prés. : M. Ceccato ; avocats : MM. Bassi et Sarfatti (pour la Cooperativa Trasporti) et Solveni (pour la Società Navigazione fluviale).

Observations. — Voir le texte de ce jugement dans *Il Diritto Marittimo*, XXII-XXIII (1920-1921), p. 77.

Sur le premier point, comp. Venise, 15 mars 1907, ce Rec., XXIII, p. 278. — En droit français, la doctrine admet généralement que la location d'un navire non équipé n'est pas un affrètement et doit être régie par le Code civil ; v. Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, n° 1862 ; — *contrà* Danjon, *Droit maritime*, t. II, n° 638.

DOCUMENTS

INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION (1)

MARITIME LAW COMMITTEE

The Hague Rules, 1921

RESOLUTIONS

As recommended by the Maritime Law Committee and passed unanimously by the International Law Association in their meeting at the Hague on the 3rd day of September, 1921.

1. That in the opinion of this Association international overseas trade and commerce will be promoted and disputes avoided, or the settlement thereof facilitated, if the rights and liabilities of cargo owners and shipowners respectively are defined at an early date by Rules of a fair and equitable character with regard to Bills of Lading wich shall be of general application.

2. That the Association approves under the name of « The Hague Rules, 1921, » the Rules as to carriage by sea framed by its Maritime Law Committee which have been settled during this Conference after consultation with representatives of the interests concerned from numerous maritime States, and recommends the same for international adoption. For the purpose of securing prompt and effective action the Association relies upon the continuance of the co-operation among shipowners, shippers, consignees, bankers and underwriters present and represented at the

(1) Dans sa séance du 3 septembre 1921, l'International Law Association, réunie en Congrès à la Haye, a approuvé un projet particulièrement important préparé par le Maritime Law Committee et relatif aux risques assumés par les transporteurs maritimes. Les dispositions de ce projet sont dénommées « The Hague Rules, 1921 ». L'International Law Association a émis le vœu que leur adoption soit assez prompte pour en permettre l'application à tous les contrats prenant cours après le 31 janvier 1922.

Le texte officiel anglais des Règles de la Haye est reproduit ci-dessus. Le texte officiel français, dont les termes n'ont pas encore été arrêtés, sera publié dans un prochain numéro de la *Revue*, et accompagné d'une étude sur l'origine et la portée des dites Règles

Conference which appears to render this proposal at the present time a practical means of progress.

3. That in the opinion of the International Law Association these Rules should apply to ships owned or chartered by any Government other than ships exclusively employed in naval or military service.

4. That these Rules be published in English and French, the official languages of this Conference.

5. That in the opinion of this Association the use of the shipping documents known as « received for shipment » bills of lading and like documents has become in many cases a necessity of commerce. This Association is therefore of opinion that the interests concerned should co-operate to remove difficulties which at present attend the use of such documents in the cases in which the necessity for their use is generally recognised.

6. Whereas special legislation on the subject dealt with by these Rules exists in various States and is proposed in other States, and whereas it will only be possible in such States to bring these Rules into operation if they be in accord with national legislation, it is in the opinion of this Association desirable in order to secure uniformity that such legislation or proposed legislation shall be brought into harmony with these Rules.

7. That the Executive of the Maritime Law Committee be and is hereby authorised and requested to continue its action, in conjunction with the representative bodies and interests concerned, in order to secure the adoption of the said Rules so as to make the same effective in relation to all transactions originating after January 31st, 1922.

THE HAGUE RULES, 1921.

DEFINING THE RISKS TO BE ASSUMED BY SEA CARRIERS UNDER A BILL OF LADING.

Article I. — *Definitions.*

In these Rules

(a) « Carrier » includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

(b) « Contract of carriage » means a bill of lading or any similar document of title in so far as such document relates to the carriage of goods by sea.

(c) « Goods » includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo carried on deck.

(d) « Ship » includes any vessel used for the carriage of goods by sea.

(e) « Carriage of goods » covers the period from the time when the goods are received on the ship's tackle to the time when they are unloaded from the ship's tackle.

Article II. — *Risks.*

Subject to the provisions of Article V, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in regard to the handling, loading, stowage, carriage, custody, care and unloading of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities, hereinafter set forth.

Article III. — *Responsibilities and Liabilities.*

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to

(a) make the ship seaworthy ;

(b) properly man, equip and supply the ship ;

(c) make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. The carrier shall be bound to provide for the proper and careful handling, loading, stowage, carriage, custody, care, and unloading of the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall on the demand of the shipper issue a bill of lading showing amongst other things

(a) the leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as will remain legible until the end of the voyage ;

(b) the number of packages or pieces, or the quantity or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper before the loading starts ;

(c) the apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to issue a bill of lading showing description, marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting do not accurately represent the goods actually received.

4. Such a bill of lading issued in respect of goods other than goods carried in bulk and whole cargoes of timber shall be *primâ*

facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with section 3 (a), (b) and (c). Upon any claim against the carrier in the case of goods carried in bulk or whole cargoes of timber the claimant shall be bound notwithstanding the bill of lading to prove the number, quantity or weight actually delivered to the carrier.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of the description, marks, number, quantity and weight as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars.

6. Unless written notice of a claim for loss or damage and the general nature of such claim be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before the removal of the goods, such removal shall be *primâ facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading, and in any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within 12 months after the delivery of the goods.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier to the shipper shall, if the shipper so demands, be a « shipped » bill of lading, provided that no « received for shipment » bill of lading or other document of title shall have been previously issued in respect of the goods.

In exchange for and upon surrender of a « received for shipment » bill of lading the shipper shall be entitled when the goods have been loaded to receive a « shipped » bill of lading.

A « received for shipment » bill of lading which has subsequently been noted by the carrier, master or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment shall for the purpose of these Rules be deemed to constitute a « shipped » bill of lading.

8. Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negligence, fault or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules shall be null and void and of no effect.

Article IV. — *Rights and Immunities.*

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from

(a) act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship ;
(b) fire ;
(c) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters ;
(d) act of God ;
(e) act of war ;
(f) act of public enemies ;
(g) arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process ;
(h) quarantine restrictions ;
(i) act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative ;
(j) strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general ;
(k) riots and civil commotions ;
(l) saving or attempting to save life or property at sea ;
(m) inherent defect, quality or vice of the goods ;
(n) insufficiency of packing ;
(o) insufficiency or inadequacy of marks ;
(p) latent defects not discoverable by due diligence ;
(q) any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents, servants or employees of the carrier.

3. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any deviation authorised by the contract of carriage shall not be deemed to be an infringement or breach of these rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

4. Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to or in connection with goods in an amount beyond £100 per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before the goods are shipped and have been inserted in the bill of lading.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

The declaration by the shipper as to the nature and value of any goods declared shall be *primâ facie* evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

5. Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to or in connection with goods if the na-

ture or value thereof has been wilfully misstated by the shipper.

6. Goods of an inflammable or explosive nature or of a dangerous nature, unless the nature and character thereof have been declared in writing by the shipper to the carrier before shipment and the carrier, master or agent of the carrier has consented to their shipment, may at any time before delivery be destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation to the shipper, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such consent shall become a danger to the ship or cargo they may in like manner be destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation to the shipper.

7. A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities under this Article, provided such surrender shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

Article V. — *Special Conditions.*

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the handling, loading, stowing, custody, care and unloading of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Article VI. — *Limitations on the Application of the Rules.*

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to or in connection with the custody and care and handling of goods prior to the loading on and subsequent to the unloading from the ship on which the goods are carried by sea.

Article VII. — *Limitation of Liability.*

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under the convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME (1)

Avant-projet de loi sur le sauvetage des épaves maritimes

Article premier. — Constituent des épaves maritimes soumises à l'application de la présente loi :

1° les embarcations, machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris de navires ;

2° les marchandises jetées ou tombées à la mer ;

3° les vêtements et les objets trouvés sur les cadavres ;

4° les choses du cru de la mer et les poissons échoués ou flottants ;

et généralement tous objets mobiliers, qui sont trouvés flottant dans les eaux maritimes ou qui sont tirés du fond de la mer ou qui sont échoués sur une partie du rivage dépendant du domaine public maritime.

Les navires abandonnés en état d'innavigabilité, échoués ou submergés ne sont pas considérés comme des épaves au point de vue de l'application de la présente loi et leur sauvetage sera régi par la loi du 29 avril 1916 (2).

Titre premier. — *Du sauvetage.*

Art. 2. — Les épaves maritimes sont placées sous la protection et la sauvegarde de l'Administration de la Marine, qui doit prendre toutes les mesures utiles pour le sauvetage et veiller à la conservation des objets sauvés.

Art. 3. — Toute personne qui découvre une épave est tenue dans les 48 heures de la découverte ou de l'arrivée au premier port, si le sauvetage a eu lieu en mer, d'en faire verbalement ou par écrit la déclaration à l'autorité maritime.

Toute contravention à la disposition précédente sera punie des peines prévues par l'article 475, par. 12, du Code pénal.

Art. 4. — Toute personne qui aura détourné ou tenté de

(1) L'Association française du droit maritime a préparé, dans les séances qu'elle a tenues en 1921, deux avant-projets de loi. Le premier est relatif au sauvetage des épaves. Il a été adopté sur le rapport de M. Georges Ripert qui a été publié dans le Bulletin de l'Association (bull. n° 59) ; — le second est relatif à la nationalité des navires. Il a fait l'objet d'un rapport de M. Francis Sauvage qui a été également publié par l'Association (bull. n° 60).

Le texte de ces deux avant-projets est reproduit ci-dessus.

(2) Ce Rec., t. XXX, p. 400.

détourner ou recelé une épave sera punie des peines prévues par les articles 401 et 460 du Code pénal. L'article 463 du Code pénal sera applicable.

L'Administrateur de l'Inscription maritime dressera les procès-verbaux de contravention et les transmettra au Procureur de la République.

Art. 5. — L'Administration de la Marine dresse procès-verbal de l'état de l'épave et inventaire des objets sauvés. Elle a le droit de saisir les papiers du bord et de prendre toutes mesures de conservation utiles. Elle peut requérir en vue du sauvetage et moyennant rémunération ou indemnité toute personne capable de prêter assistance, tous moyens de transport, tous magasins, d'occuper ou de traverser les propriétés privées. Le refus d'obtempérer à cette réquisition sera puni des peines portées à l'article 475, par. 12, du Code pénal.

Un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles les opérations de sauvetage seront poursuivies ou surveillées par l'autorité maritime et les attributions respectives des autorités maritimes et des officiers de l'état civil au cas de découverte de cadavres de naufragés.

Art. 6. — Si le propriétaire est présent ou représenté et réclame ses droits sur l'épave, les services publics ne peuvent procéder au sauvetage que dans les cas suivants : 1° si l'épave constitue un obstacle à la navigation ou à la pêche ; 2° si le propriétaire ne dispose pas de moyens de sauvetage suffisants et s'il y a urgence à agir pour éviter la dépréciation ou la perte de l'épave ; 3° si l'épave provient d'un bâtiment naufragé depuis plus de cinq ans.

Titre II. — *Réclamation de l'épave.*

Art. 7. — Dès la découverte d'une épave susceptible d'identification, l'Administration de l'Inscription maritime doit faire publier la découverte et, si le propriétaire lui est connu, la lui notifier.

Cette notification est faite valablement au propriétaire apparent de l'épave, ou au consul si le propriétaire est de nationalité étrangère.

Art. 8. — Le propriétaire a un délai de deux mois à compter du jour de la notification ou de la publication de la découverte pour réclamer la propriété de l'épave et déclarer qu'il entend procéder au sauvetage s'il n'a pas été effectué.

Art. 9. — La notification n'est pas faite et le propriétaire n'a pas le droit de réclamation si l'épave provient d'un navire naufragé depuis plus de cinq ans.

Art. 10. — Si le sauvetage a été effectué, le propriétaire reprend l'épave dans l'état où elle se trouve et à charge de payer

les frais, les droits de douane et l'indemnité de sauvetage. Il peut se libérer de cette obligation par l'abandon de l'épave.

Titre III. — *Droits du sauveteur.*

Art. 11. — Le sauveteur d'une épave a droit à une rémunération calculée en tenant compte : 1° des frais exposés y compris la rémunération du travail accompli ; 2° de l'habileté déployée, du risque couru et de l'importance du matériel de sauvetage utilisé ; 3° de la valeur de l'épave sauvée.

S'il y a plusieurs sauveteurs, la rémunération se partage entre eux d'après les mêmes bases.

Art. 12. — La rémunération accordée au sauveteur ne peut jamais dépasser la valeur nette de l'épave sauvée.

Art. 13. — Si le propriétaire réclame l'épave dans le délai de deux mois, la rémunération est, en cas de contestation, fixée à la requête du sauveteur par le Tribunal de commerce du lieu où le sauvetage a été effectué.

S'il n'y a pas réclamation, elle est fixée par l'Administration de l'Inscription maritime et la décision n'est susceptible d'aucun recours quant au montant de l'indemnité.

Art. 14. — Dans ce dernier cas, l'Administration peut fixer à forfait la part attribuée au sauveteur et même attribuer en totalité ou en nature au sauveteur les épaves de faible valeur, les ancres et les chaînes, les choses du cru de la mer et les poissons échoués ou flottants.

Art. 15. — Le sauvetage d'objets appartenant à l'Etat donne droit à une indemnité, mais il peut ne pas être tenu compte pour la fixation de cette indemnité de la valeur des objets sauvés.

L'Administration pourra toujours interdire le relèvement à titre d'épaves de certains objets appartenant à l'Etat.

Art. 16. — L'Etat peut réclamer à son profit l'indemnité de sauvetage lorsque le sauvetage a été opéré par un service public chargé de cette mission.

Art. 17. — La rémunération du sauvetage est privilégiée sur l'épave sauvée. Le propriétaire qui réclame une épave n'en obtiendra la restitution qu'après consignation d'une somme suffisante pour assurer le paiement de l'indemnité.

Art. 18. — Le droit du sauveteur à rémunération est prescrit par un délai de deux ans à compter du jour du sauvetage.

Titre IV. — *Vente de l'épave et liquidation.*

Art. 19. — A l'expiration du délai de deux mois donné au propriétaire pour réclamer l'épave, il est procédé à la vente.

Il peut en outre être procédé d'urgence et sans délai à la vente de l'épave :

1° lorsqu'elle n'est pas susceptible d'identification ;

2° lorsqu'elle provient d'un navire naufragé depuis plus de cinq ans ;

3° lorsqu'elle constitue un obstacle à la navigation ou à la pêche ;

4° s'il s'agit d'une marchandise périssable ;

5° si la valeur est inférieure aux frais de sauvetage.

Art. 20. — L'Administration de l'Inscription maritime est chargée de la vente des épaves.

Il sera statué par décret sur les formes de la vente et les autorités qui devront y procéder.

Aucun fonctionnaire chargé de la vente ne peut se porter acquéreur ou adjudicataire des objets vendus.

Art. 21. — Les épaves vendues sont assujetties au paiement des droits de douane dans le cas où l'origine française n'est pas établie et si l'objet vendu est destiné à la consommation intérieure.

Ce droit est fixé *ad valorem* et varie de 5 à 25 pour 100 suivant la nature de l'objet d'après des catégories qui seront fixées par décret.

Art. 22. — Le produit net de la vente de l'épave, déduction faite des frais de gestion et de vente, de la rémunération du sauvetage et des droits de douane, est versé à la Caisse des gens de mer où il peut être réclamé pendant deux ans par le propriétaire de l'épave ou ses ayants droit.

A l'expiration du délai de deux ans, il est acquis à la Caisse des Invalides de la Marine.

Titre V. — *Dispositions diverses.*

Art. 23. — La présente loi s'applique aux épaves des navires de nationalité étrangère et aux marchandises provenant de ces navires, sous réserve de l'application des conventions internationales.

Art. 24. — Elle est applicable à l'Algérie et pourra être rendue applicable par décret aux colonies françaises.

Art. 25. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application de la présente loi qui entrera en vigueur un an après sa promulgation.

Art. 26. — Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi, notamment les titres IX et X du Livre IV de l'Ordonnance sur la Marine de 1681, les Déclarations du Roi des 15 juin 1735 et 10 janvier 1770, les arrêtés des 27 thermidor an VII et 17 floréal an IX, l'article 39 du décret du 12 décembre 1806 sur le pilotage, les articles 24 et 26 du règlement du 17 juillet 1816 sur l'Etablissement des Invalides de la Marine, l'instruction du 20 avril 1841, l'article 62 de l'Ordonnance du

23 juin 1846, l'article 12, paragraphe 2, de la loi du 29 avril 1916 (1), sur l'assistance et le sauvetage maritimes, le décret du 28 février 1918 (2).

Avant-projet de loi sur la nationalité des navires.

Article premier. — L'article 11 de la loi du 9 juin 1845 est complété ainsi qu'il suit :

« Lorsqu'un navire appartient à une société française par actions, il ne sera réputé français que si la majorité des membres du Conseil d'administration ou du Conseil de surveillance sont français, ainsi que le président du conseil, l'administrateur délégué, le gérant, le directeur général et tout mandataire ayant une délégation générale.

« Lorsque le navire appartient à une société en nom collectif ou à une société en commandite simple, il ne sera réputé français que si tous les gérants sont français et si la portion du capital social représentée par des associés en nom collectif appartient pour moitié au moins à des associés français. »

Art. 2. — La proportion des trois quarts de l'équipage pour lequel la nationalité française est requise aux termes de l'article 2 de la loi du 21 septembre 1793 s'entend de l'effectif total du personnel du pont et de la machine et pour l'application de cette disposition les sujets français sont assimilés aux Français.

Cette proportion pourra être réduite par décret pour certaines catégories de navires ou certaines navigations.

(1) Ce Rec., t. XXX, p. 400.
(2) Ce Rec., t. XXXI, p. 561.

FRANCE

Arrêté et Circulaire (Tr. publ.) du 14 juin 1921 : *modèles de convention d'affrètement facultative et de lettres de voiture approuvés en conformité du décret du 11 janvier 1921, réglementant l'exploitation des voies de navigation intérieure* (Journ. off. du 1er juillet 1921, p. 7471).

Décret du 29 juin 1921, *portant révision des coefficients de majoration des droits de douane* (1) (Journ. off. du 4 juillet 1921, p. 7586, et (*errata*) du 21 juillet 1921, p. 8444).

[Voir notamment, au Tableau des coefficients de majoration annexé au décret du 29 juin 1921, les articles portant les nos du tarif d'entrée suivants : 437 (filets de pêche) ; — 504 *quater* (chronomètres de bord) ; — ex-510 (moteurs) ; — ex-615 et suiv. (yachts et bateaux de plaisance ; embarcations automobiles ; agrès et apparaux)].

Loi du 1er juillet 1921, *sur la vente des marchandises en souffrance dans les gares et leurs dépendances, ainsi que dans les ports maritimes et de la navigation intérieure* (Journ. off. du 3 juillet 1921, p. 7555).

Article premier. — En cas d'encombrement existant ou imminent signalé par le chef de gare, le chef d'exploitation ou l'inspecteur principal du port ou par l'inspecteur principal de la navigation et dûment contrôlé par le commissaire du contrôle de l'Etat ou par l'ingénieur en chef du port, l'état d'encombrement sera déclaré immédiatement par avis publié dans un journal d'annonces légales de l'arrondissement et par voie d'affiches dans les lieux accoutumés, à la diligence des autorités ayant signalé l'encombrement. Ses effets dureront depuis le lendemain du jour de la publication jusqu'à la publication, par les soins des mêmes autorités et dans les mêmes formes, de l'avis annonçant la cessation de l'encombrement.

Art. 2. — En dehors des cas de vente prévus par l'article 106 du code de commerce, et sans préjudice des dispositions contraires pouvant résulter de conventions diplomatiques et relatives aux transports internationaux, seront, dans les gares et dans les ports déclarés encombrés, vendus d'office aux enchères publiques, les colis et les marchandises livrables en gare et ceux demeurés sur les quais et terre-pleins ou dans les hangars et toutes dépendances non constitués en entrepôts d'un port maritime ou fluvial dont

(1) Voir, pour l'application de ce décret, la circulaire (Douanes) n° 166, du 27 juillet 1921 (*Annales des Douanes*, n° du 1er novembre 1921, p. 289).

le destinataire n'aurait pas effectué l'enlèvement dans les délais réglementaires. Pour les gares, l'avis de mise à la disposition devra être envoyé dans les vingt-quatre heures de l'arrivée effective de la marchandise ou, pour les marchandises arrivées antérieurement à la déclaration d'encombrement, dans les vingt-quatre heures de cette déclaration.

Art. 3. — A cet effet, et dans les vingt-quatre heures de l'expiration des délais réglementaires d'enlèvement ou, pour les marchandises arrivées antérieurement à la promulgation de la présente loi, dans les vingt-quatre heures de cette promulgation, avis recommandé sera adressé au destinataire et à l'expéditeur ou au commissionnaire, consignataire ou transitaire, les informant que la marchandise en souffrance sera vendue d'office, aux enchères, si elle n'est pas retirée dans le délai de quatre jours pour les gares et de huit jours pour les ports (non compris les jours fériés et dimanches), délais comptés depuis la réception par le destinataire de l'avis recommandé à lui adressé ; l'avis de la poste fera foi de la date et le refus de l'avis vaudra avis de réception.

Pour les marchandises de nature périssable, le délai de huit ou quatre jours pourra être réduit à vingt-quatre heures, en cas d'urgence.

Art. 4. — Le destinataire et l'expéditeur auront la faculté de provoquer l'expertise prévue par l'article 106 du code de commerce. Les chefs de gare, chefs d'exploitation, inspecteurs principaux des ports ou inspecteurs principaux de la navigation seront tenus d'y faire procéder lorsque l'expéditeur l'aura demandé pour le cas où la marchandise expédiée tomberait en souffrance soit dans la lettre de voiture, le connaissement, la déclaration accompagnant l'expédition, soit, pour les transports par chemins de fer, dans une lettre adressée par l'intermédiaire de la gare de départ à la gare d'arrivée.

Art. 5. — Il sera procédé aux ventes, à la requête des chefs de gare, chefs d'exploitation ou inspecteurs principaux de l'exploitation des ports, inspecteurs principaux de la navigation ou leurs représentants, par le ministère de commissaires-priseurs, courtiers inscrits, officiers publics et ministériels, sans autre formalité qu'une insertion sommaire dans un journal d'annonces légales de l'arrondissement et des affiches indicatives de la vente apposées aux lieux habituels.

Les ventes auront lieu aux frais, risques et périls des ayant droit, sans préjudice des recours à exercer ou à soutenir par ou contre tous intéressés.

L'adjudicataire sera tenu d'effectuer l'enlèvement des marchandises aussitôt après le payement du prix et de débarrasser complètement la gare ou le port dans le délai qui sera fixé au moment de la vente. Faute d'enlèvement dans ce délai, la marchandise sera revendue immédiatement à la folle enchère.

Art. 6. — Le prix de la vente, défalcation faite des frais, débours divers, droits d'octroi, de douane et autres, sera consigné par le commissaire-priseur, courtier inscrit, l'officier public ou ministériel qui aura procédé, à la Caisse des dépôts et consignations où il pourra être réclamé par les ayants droit.

Art. 7. — A défaut par les chefs de gare, chefs d'exploitation, inspecteurs principaux des ports ou inspecteurs principaux d'avoir provoqué la vente des marchandises dans la quinzaine du jour où cette vente aurait pu avoir lieu, ils seront passibles des peines de l'article 475 du code pénal.

En cas de récidive dans les trois mois, les peines de la récidive seront obligatoirement appliquées.

En cas de fraude ou de collusion, ils seront passibles d'une amende de 16 à 500 francs et d'un emprisonnement de cinq jours à un mois ou de l'une des deux peines seulement.

L'article 463 du code pénal est applicable aux infractions prévues par la présente loi.

Décret du 8 juillet 1921 : *Péages au port de Nantes* (1) (Journ. off. du 13 juillet 1921, p. 8103).

Décret du 9 juillet 1921, *habilitant les agents de la douane à la recherche et à la constatation des délits de pêche côtière sur le littoral du préposat de Royan* (Journ. off. du 19 juillet 1921, p. 8365).

Décret du 11 juillet 1921, *modifiant les limites de quartiers maritimes* (Journ. off. du 20 juillet 1921, p. 8413).

Article premier. — Les îles de Houat et de Hoëdic, dépendant actuellement du quartier de Belle-Ile-en-Mer, sont rattachées au quartier d'Auray.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et le ministre de la marine sont chargés, etc.

Décret du 11 juillet 1921, *habilitant les chefs du service des douanes dans les ports marocains à délivrer les certificats prévus par le décret du 9 novembre 1911* (2) *sur les pêches maritimes* (Journ. off. du 21 juillet 1921, p. 8445).

Article premier. — Les certificats établis dans les ports du protectorat marocain par les chefs du service des douanes, à dé-

(1) Ce décret a été modifié par celui du 21 octobre 1921 (*J. O.* du 25 oct., p. 12056).

(2) Ce Rec., t. XXVII, p. 450.

faut de consuls ou d'agents consulaires de France, auront même foi et même valeur que ceux dressés par ces derniers, s'ils ont été établis dans les conditions prévues par les articles 16, 17 et 18 du décret du 9 novembre 1911.

Art. 2. — Les ministres des travaux publics, des affaires étrangères et des finances sont chargés, etc.

Décret du 12 juillet 1921 : *Péages au port de Granville* (Journ. off. du 14 juillet 1921, p. 8151).

Décret du 13 juillet 1921, *portant modifications au recrutement et à l'instruction du corps des administrateurs de l'inscription maritime* (1) (Journ. off. du 20 juillet 1921, p. 8407).

Décret du 15 juillet 1921, *modifiant le règlement général de pilotage du 5e arrondissement maritime* (Journ. off. du 30 juillet 1921, p. 8949).

[Ce décret modifie l'article 186 du règlement général, en ce qui concerne le matériel et le personnel du pilotage de la station de la Nouvelle].

Loi du 16 juillet 1921, *portant ouverture et annulation de crédits, etc.* (Journ. off. du 17 juillet 1921, p. 8267, et (*errata*) du 27 juillet 1921, p. 8751).

... Art. 12. — Indépendamment des péages locaux temporaires qui peuvent être institués dans les ports maritimes en application de l'article 16 de la loi du 7 avril 1902 (2) sur la marine marchande, modifié par l'article 57 de la loi de finances du 31 juillet 1920 (3), il peut être établi dans les mêmes formes, pour gager la participation financière des collectivités locales aux travaux d'amélioration ou de création d'ouvrages, constructions, installations ou outillage dans l'intérêt de la pêche, une taxe sur le produit du poisson débarqué par tout navire de mer, quels que soient la nationalité et le port d'armement de ce navire.

Ce péage, qui ne pourra excéder 2,5 p. 100 du produit brut

(1) Par arrêté du même jour, le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande a fixé les conditions et le programme des concours pour l'emploi d'élève administrateur et pour l'emploi de stagiaire de l'inscription maritime (*J. O.* du 20 juillet 1921, p. 8409).

(2) Ce Rec., t. XVII, p. 660.

(3) Ce Rec., t. XXXII, p. 467.

du poisson, sera perçu dans des conditions déterminées par le décret rendu sous forme de règlement d'administration publique, qui en autorisera l'institution et désignera, notamment, les services chargés de la perception.

Les navires de pêche appartenant au port au titre duquel ce péage est établi seront astreints à son payement au profit de ce port pour le poisson qu'ils débarqueront dans un autre port. Toutefois, au cas où pour ce dernier port il aurait été institué un péage analogue, la perception ne pourra être supérieure à celle du port le plus imposé, et la répartition entre le port d'armement et celui de débarquement sera faite proportionnellement aux péages institués dans chacun de ces ports.

. . . . . .

Décret du 16 juillet 1921, *portant fixation des cadres et de l'effectif du personnel des agents d'administration de l'inscription maritime, des syndics des gens de mer et des gardes maritimes* (Journ. off. du 13 août 1921, p. 9529).

[Ce décret fixe les conditions d'application des dispositions de la loi de finances du 30 avril 1921 prévoyant : 1° la substitution de l'appellation d'« agents d'administration de l'inscription maritime » à celle de « préposés à l'inscription maritime » ; — 2° diverses modifications dans la répartition en classes].

Loi du 17 juillet 1921, *fixant la procédure d'établissement et de revision des règlements et tarifs de pilotage dans les eaux maritimes* (Journ. off. du 19 juillet 1921, p. 8354).

Article unique. — Les règlements et les tarifs de pilotage dans les eaux maritimes sont établis et revisés par décret rendu sur la proposition du ministre chargé de la marine marchande, après avis de la chambre de commerce intéressée et d'une assemblée commerciale comprenant :

Le président du tribunal de commerce, président.

Un membre du tribunal de commerce.

Le chef d'exploitation du port, ou, dans les ports placés sous le régime de la loi du 12 juin 1920 (1), sur l'autonomie des ports de commerce, le président du conseil d'administration ou son délégué.

Un membre de la chambre de commerce.

L'administrateur de l'inscription maritime.

Le chef du service du pilotage, ou l'officier du port en remplissant les fonctions.

(1) Ce Rec., t. XXXII, p. 223.

Un membre du conseil général.
Deux armateurs.
Deux capitaines au long cours ou au cabotage.
Deux pilotes de la station.

Les règlements ou tarifs commerciaux des bâtiments de guerre seront, en outre, soumis, pour avis, au conseil des directeurs du port militaire, chef-lieu d'arrondissement maritime.

Sont abrogés les dispositions de la loi du 15 août 1792 et l'article 41 du décret-loi du 12 décembre 1806.

Décret du 24 juillet 1921 : *Péages au port de Cherbourg* (Journ. off. du 28 juillet 1921, p. 8884).

Décret du 24 juillet 1921, *portant modification du règlement de pilotage du 1er arrondissement maritime* (Journ. off. du 4 août 1921, p. 9124).

[Ce décret concerne : 1° l'obligation du pilotage sur la Seine entre Rouen et la Mailleraye ; 2° le recrutement et la rémunération du personnel de direction des stations de Villequier et de Quillebeuf. Il modifie les articles 287, 306, 307, 313 *bis*, 324 et 331 du règlement, ajoute un article 307 *bis* et abroge l'article 328].

Décret du 27 juillet 1921 : *Péages au port de Dieppe* (Journ. off. du 30 juillet 1921, p. 8950).

Loi du 28 juillet 1921, *concernant l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la Côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale* (Journ. off. du 3 août 1921, p. 9070, et (*errata*) du 6 août 1921, p. 9190).

La loi du 28 juillet 1921 approuve les stipulations financières de la convention conclue le 29 décembre 1920 entre l'Etat et la Compagnie des Messageries Maritimes. Cette convention se substitue à celle du 11 juillet 1911 ; elle viendra normalement à expiration le 31 décembre 1947.

La Compagnie des Messageries Maritimes s'engage à constituer et à se substituer, en vue de l'exploitation des services énumérés au cahier des charges, une Société anonyme au capital de 60 millions (art. 3 de la *convention*) ; les modalités du transfert de la propriété des navires et de l'exploitation sont réglées par les articles 5 à 9. L'article 10, relatif au compte d'exploitation de la Société nouvelle, fixe les sommes annuelles à verser à la Compagnie des Messageries Maritimes ; il prévoit, entre autres dispositions, l'assurance obligatoire des navires, et il définit l'expression « grosses réparations ». La répartition des pertes et des bénéfices entre l'Etat et la Société est déterminée à l'article 11. A la fin de l'exploitation de la Société, l'Etat

deviendra propriétaire de tous les navires et, d'une façon générale, de tout l'actif mobilier et immobilier (art. 14).

La convention est suivie de plusieurs *annexes* et *avenants*. L'annexe III contient une renonciation de la Compagnie aux réclamations pour pertes par faits de guerre et pour les conditions exceptionnelles des services pendant la guerre.

Le *Cahier des charges* détermine les services à exécuter par la Société (art. 1er et 3), le mode de constatation des dérogations aux horaires (art. 5) et la durée des traversées (art. 6). La bonne exécution des services est garantie par un cautionnement qui peut être constitué par affectation hypothécaire des navires, avec subrogation éventuelle envers l'assurance (art. 9). Les articles suivants sont consacrés à la composition de la flotte (art. 10 et 11), à l'appropriation au service de guerre (art. 14), l'Etat étant garant des risques de guerre (art. 36), au transport des dépêches et colis postaux et à la responsabilité de la Société dans l'exécution de ce service (art. 15 à 18), aux installations des paquebots (art. 12), aux essais (art. 13), à l'installation obligatoire de postes radioélectriques (art. 19). Les navires restent soumis aux lois et règlements généraux sur la marine marchande (art. 37 *in fine*). Un droit de préférence est reconnu à l'industrie française pour la construction des navires neufs et les travaux de transformation et de grosses réparations (art. 10). — La Société fixe les prix des frets et passages et peut passer des accords avec d'autres compagnies ; une procédure spéciale est prévue pour l'instruction des réclamations contre les tarifs de ou pour les colonies françaises (art. 20) ; un droit de préférence est accordé aux expéditions du commerce français (art. 29). Les transports effectués pour le compte du ministère des colonies ou des colonies elles-mêmes peuvent faire l'objet de conditions particulières (art. 2). Le transport des passagers réquisitionnaires et la capacité de chargement à réserver pour l'Etat et les colonies font l'objet des articles 21 à 27. — L'article 32 règle la surveillance du service exercée au nom du gouvernement, la vérification et l'approbation du compte d'exploitation. La nationalité française est exigée pour les membres du Conseil d'administration et pour les directeurs (art. 30, et convention, art. 3). — La violation de ses obligations entraîne pour la Société des pénalités (art. 34) ou la résiliation (art. 35). Les contestations sur l'exécution des services ou au sujet de l'interprétation du contrat sont jugées administrativement (art. 37).

Décret du 28 juillet 1921, *prorogeant* (jusqu'au 31 décembre 1921) *la validité du décret du 20 janvier 1921* (1) (Journ. off. du 2 août 1921, p. 9050).

Décision (Douanes) n° 3486, du 3 août 1921 : *Vente de navires d'une jauge ne dépassant pas cent tonnes. Droit de mutation* (Annales des Douanes, n° du 1er septembre 1921, p. 233).

Les actes portant mutation à titre onéreux de navires ou bateaux d'une jauge nette égale ou inférieure à 100 tonnes continuent

(1) V. ce Rec., t. XXXII, p. 613.

à être passibles du droit fixe d'enregistrement, dont le taux est actuellement de 6 francs, non plus par application de l'article 22 de la loi du 7 avril 1902 (1), abrogé sur ce point notamment par l'article 24 de la loi du 25 juin 1920 (2), mais comme actes innommés, en vertu de l'article 68, § 1, n° 51, de la loi du 22 frimaire an II.

Loi du 9 août 1921, *relative à la clôture du compte « flotte en gérance » et à l'attribution des navires de commerce appartenant à l'Etat* (3) (Journ. off du 10 août 1921, p. 9390, et (*erratum*) du 31 août 1921, p. 10078).

Article premier. — Le compte « flotte en gérance », ouvert par l'article 27 de la loi du 29 décembre 1919, sera arrêté à la date du 31 décembre 1921, ainsi que tous les comptes d'exploitation antérieurs institués par les lois du 25 mars 1918, section A, et du 30 juin 1919, section C. A partir de cette date du 31 décembre 1921, pourront seules être imputées au compte « flotte en gérance » :

1° La constatation des opérations déjà faites ou leur liquidation ;

2° La constatation des opérations relatives aux voyages en cours.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics disposera, d'accord avec le ministre des finances, au mieux des intérêts du Trésor, mais sous réserve de l'approbation des contrats par les Chambres :

1° Des navires construits ou en cours de construction imputés sur la section B du compte spécial des transports maritimes ouvert par la loi du 25 mars 1918 ;

2° Des navires compris dans le compte « flotte en gérance » ouvert par la loi du 29 décembre 1919 ;

3° Des navires du service du ravitaillement, des navires construits par imputation sur le compte spécial des charbons et, d'une

(1) Ce Rec., t. XVII, p. 660.

(2) Ce Rec., t. XXXII, p. 235.

(3) Un arrêté interministériel (Trav. publ. et Fin.) du 26 sept. 1921 (*J. O.* du 29 sept., p. 11178) a créé un comité de liquidation de la flotte d'Etat ; les membres de ce comité ont été nommés par arrêté (Mar. march.) du 1er octobre 1921 (*J. O.* du 2 oct., p. 11427, et (*errata*) du 7 oct., p. 11562).

Voir aussi : l'arrêté (Mar. march.) du 1er octobre 1921 (*J. O* du 2 oct., p. 11427), portant transfert des attributions relatives aux opérations d'assurances maritimes des navires de la flotte d'Etat ; — l'arrêté (Mar. march.) du 1er octobre 1921 (*J. O.* du 2 oct., p. 11427), supprimant le corps du contrôle des comptes spéciaux des transports maritimes créé par l'arrêté du 10 février 1920 (ce Rec., t. XXXII, p. 189).

manière générale, de tous navires de commerce appartenant à l'Etat ou susceptibles de devenir sa propriété, par application des dispositions des traités de paix et de contrats antérieurs.

Les opérations de vente devront être terminées le 31 juillet 1923.

Art. 3. — Tout navire de la flotte d'Etat vendu, s'il est l'objet de revente pendant une période de cinq années, ne pourra être revendu qu'aux conditions suivantes :

1° L'autorisation préalable de la vente sera donnée par le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande ;

2° Le bénéfice net réalisé par l'acquéreur sur le prix payé par lui à l'Etat sera partagé par moitié entre ce dernier et ledit acquéreur ;

3° Toute dissimulation de prix sera frappée d'une peine d'un an à cinq ans de prison et d'une amende égale au triple de la partie de prix qui aura été dissimulée.

Art. 4. — Sont dispensés du droit de timbre et enregistrés gratis les actes de cession par l'Etat de navires provenant de la flotte d'Etat à une association coopérative de marins qui aurait été déclarée adjudicataire.

Art. 5. — Un droit de préférence est réservé aux navires battant pavillon français pour le transport, soit des cargaisons destinées à l'Etat ou à des établissements publics, ou d'utilité publique, ou aux concessionnaires de services publics, soit des cargaisons leur appartenant, soit des cargaisons livrées à la France par l'Allemagne en exécution du traité de paix.

Un décret, rendu sur la proposition du ministre chargé des transports maritimes et de la marine marchande, sera publié dans un délai de deux mois et fixera les conditions d'application du présent article.

Ces dispositions sont applicables aux colonies et pays de protectorat.

Art. 6 .— Les comptes relatifs à la location et à la vente des navires de la flotte d'Etat seront communiqués tous les six mois aux Chambres.

Décret du 11 août 1921 : *Péages au port de Marseille* (Journ. off. du 19 août 1921, p. 9700, et (*erratum*) du 26 août 1921, p. 9941).

Décret du 11 août 1921, *modifiant le règlement général de pilotage dans le 1er arrondissement maritime* (art. 144, § 4 : bateau-pilote) (Journ. off du 26 août 1921, p. 9940).

Décret du 17 août 1921 : *Péages au port de Lorient* (Journ. off. du 19 août 1921, p. 9700).

Décret du 18 août 1921, *portant promulgation du Traité de paix conclu à Trianon, le 4 juin 1920, entre les Puissances alliées et associées et la Hongrie, ainsi que du Protocole et de la Déclaration en date du même jour* (1) (Journ. off. du 26 août 1921, p. 9887).

Partie VIII, sect. 1. Réparations : — Annexe III : Remplacement des navires ou bateaux de commerce et de pêche perdus ou endommagés par faits de guerre.

Partie X. Clauses économiques : Section 1 (*relati onscommerciales*) : art. 204 : transit maritime, disposition transitoire.

Art. 209. — Les Hautes Parties contractantes s'accordent à reconnaître le pavillon des navires de toute Partie contractante qui n'a pas de littoral maritime, lorsqu'ils sont enregistrés en un lieu unique déterminé, situé sur son territoire ; ce lieu constituera pour ces navires le port d'enregistrement.

Section II (*Traités*), art. 217 : câbles sous-marins ; droits et péages ; canal de Suez ; abordage, assistance et sauvetage maritimes ; conventions sanitaires ; — Section V (*contrats, prescriptions, jugements*), Annexe, §§ 15 et 19 : Assurances maritimes et réassurances.

Partie XII. Ports, voies d'eau et voies ferrées : Section 1 (*Dispositions générales*, art. 268 à 273) (2) :

Art. 270. — ... La Hongrie s'interdit notamment d'établir, au préjudice des ports, navires ou bateaux de l'une quelconque des Puissances alliées ou associées, aucune surtaxe, aucune prime directe ou indirecte à l'exportation ou l'importation par les ports ou par les navires ou bateaux hongrois ou par ceux d'une autre Puissance, en particulier sous forme de tarifs combinés, et de soumettre les personnes ou les marchandises, passant par un port, ou utilisant un navire ou bateau d'une quelconque des Puissances alliées ou associées, à des formalités ou à des délais quelconques auxquels ces personnes ou ces marchandises ne seraient pas soumises si elles passaient par un port hongrois ou par le port d'une autre Puissance, ou si elles utilisaient un navire ou bateau hongrois ou un navire ou bateau d'une autre Puissance.

Section II (*Navigation*). Chap. I : Liberté de navigation :

Art. 274 (2). — Les ressortissants des Puissances alliées et associées, ainsi que leurs biens, navires et bateaux, jouiront, dans tous les ports et sur les voies de navigation intérieure de la Hongrie, d'un traitement égal, à tous égards, à celui des ressortissants, des biens et des navires et bateaux hongrois.

(1) La loi du 22 juillet 1921 (*J. O.* du 24 juill., p. 8546) avait autorisé la ratification du traité et des actes qui le complètent.

(2) A l'expiration d'un délai de trois ans, les dispositions des art. 268 à 274 pourront être revisées par le Conseil de la Société des Nations (art. 313).

... Au cas où la Hongrie accorderait à l'une quelconque des Puissances alliées et associées ou à toute autre Puissance étrangère, un traitement préférentiel, ce régime sera étendu sans délai et sans conditions à toutes les Puissances alliées et associées.

Chap. II : Clauses relatives au Danube :

1° *Dispositions communes aux réseaux fluviaux déclarés internationaux.*

Art. 275. — Est déclaré international : le Danube depuis Ulm, ensemble toute partie navigable de ce réseau fluvial servant naturellement d'accès à la mer à plus d'un Etat, avec ou sans transbordement, d'un bateau à un autre, ainsi que les canaux latéraux et chenaux qui seraient établis, soit pour doubler ou améliorer des sections naturellement navigables dudit réseau fluvial, soit pour réunir deux sections naturellement navigables du même cours d'eau.

A la suite d'un accord conclu entre les Etats riverains, le régime international pourra être étendu à toute partie du réseau fluvial susnommé, qui ne sera pas comprise dans la définition générale.

Art. 276. — Sur les voies déclarées internationales à l'article précédent, les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les Puissances seront traités sur le pied d'une parfaite égalité, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite, au détriment des ressortissants, des biens et du pavillon d'une quelconque de ces Puissances entre ceux-ci et les ressortissants, les biens et le pavillon de l'Etat riverain lui-même ou de l'Etat dont les ressortissants, les biens et le pavillon jouissent du traitement le plus favorable.

... Art. 278. — Des taxes susceptibles de varier avec les différentes sections du fleuve, pourront être perçues sur les bateaux empruntant la voie navigable ou ses accès, à moins de dispositions contraires d'une convention existante... Ces taxes seront établies de manière à ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, à moins qu'il n'y ait soupçon de fraude ou de contravention.

Art. 279. — Le transit des voyageurs, bateaux et marchandises s'effectuera conformément aux conditions générales fixées à la section I.

Lorsque les deux rives d'un fleuve international font partie d'un même Etat, les marchandises en transit pourront être mises sous scellés ou sous la garde des agents de douanes. Lorsque le fleuve forme frontière, les marchandises et les voyageurs en transit seront exempts de toute formalité douanière ; le chargement et le déchargement des marchandises, ainsi que l'embarquement et

le débarquement des voyageurs ne pourront s'effectuer que dans des ports désignés par l'Etat riverain.

... Art. 283. — Le régime formulé par les articles 276 et 278 à 282 ci-dessus sera remplacé par celui qui serait institué dans une Convention générale établie par les Puissances alliées et associées et approuvée par la Société des Nations, relativement aux voies navigables dont ladite Convention reconnaîtrait le caractère international.

. . . . . .

Art. 284. — La Hongrie cédera aux Puissances alliées et associées intéressées dans le délai maximum de trois mois après la notification qui lui en sera faite, une partie des remorqueurs et des bateaux qui resteront immatriculés dans les ports des réseaux fluviaux visés à l'article 275, après les prélèvements à opérer à titre de restitution ou de réparation. La Hongrie cédera de même le matériel de toute nature nécessaire aux Puissances alliées et associées intéressées pour l'utilisation de ces réseaux.

Alinéa 7 : Commission internationale provisoire pour le contrôle et l'exploitation des navires.

2° *Dispositions spéciales au Danube.*

Art. 285. — La Commission européenne du Danube exercera de nouveau les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre. Toutefois et provisoirement, les représentants de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et de la Roumanie feront seuls partie de cette Commission.

Art. 286. — A partir du point où cesse la compétence de la Commission européenne, le réseau du Danube visé à l'article 275 sera placé sous l'administration d'une Commission internationale composée comme suit :

2 représentants des Etats allemands riverains ;

1 représentant de chacun des autres Etats riverains ;

1 représentant de chacun des Etats non riverains représentés à l'avenir à la Commission européenne du Danube.

Si quelques-uns de ces représentants ne peuvent être désignés au moment de la mise en vigueur du présent Traité, les décisions de la Commission seront néanmoins valables.

Art. 287. — La Commission internationale prévue à l'article précédent se réunira aussitôt que possible après la mise en vigueur du présent Traité et assumera provisoirement l'administration du fleuve, en conformité des dispositions des articles 276 et 278 à 282, jusqu'à ce qu'un statut définitif du Danube soit établi par les Puissances désignées par les Puissances alliées et associées.

. . . . . .

Art. 288. — La Hongrie s'engage à agréer le régime qui sera

établi pour le Danube par une conférence des Puissances désignées par les Puissances alliées et associées ; cette conférence, à laquelle des représentants de la Hongrie pourront être présents, se réunira dans le délai d'un an après la mise en vigueur du présent Traité.

. . . . . .

Partie XIV. Clauses diverses :

... Art. 361. — La Hongrie accepte et reconnaît comme valables et obligatoires toutes décisions et tous ordres concernant les navires austro-hongrois et les marchandises hongroises ainsi que toutes décisions et ordres relatifs au payement des frais et rendus par l'une quelconque des juridictions de prises des Puissances alliées et associées, et s'engage à ne présenter au nom de ses nationaux aucune réclamation relativement à ces décisions ou ordres.

Les Puissances alliées et associées se réservent le droit d'examiner, dans telles conditions qu'elles détermineront, les décisions et ordres des juridictions austro-hongroises en matière de prises, que ces décisions et ordres affectent les droits de propriété des ressortissants desdites Puissances ou ceux des ressortissants neutres. La Hongrie s'engage à fournir des copies de tous les documents constituant le dossier des affaires, y compris les décisions et ordres rendus, ainsi qu'à accepter et exécuter les recommandations présentées après ledit examen des affaires.

Déclaration.

Afin de réduire au minimum les pertes résultant du coulage de navires et de cargaisons au cours de la guerre, et afin de faciliter la récupération des navires et des cargaisons qui peuvent être sauvés ainsi que le règlement des réclamations privées s'y rapportant, le Gouvernement hongrois s'engage à fournir tous les renseignements en sa possession qui pourraient être utiles aux Gouvernements des Puissances alliées et associées ou à leurs ressortissants en ce qui concerne les navires coulés ou endommagés par les forces navales hongroises pendant la période des hostilités.

Décret du 19 août 1921, *modifiant le décret du 2 juin 1920* (traitements et classes du personnel du service sanitaire maritime) (Journ. off. du 26 août 1921, p. 9941).

Décret du 24 août 1921, *modifiant le tarif des allocations dues par les armateurs aux militaires de la gendarmerie maritime pour garde de navires* (1) (Journ. off. du 28 août 1921, p. 10017).

(1) V. l'article 52 du décret du 22 décembre 1917, ce Rec., t. XXX, p. 606.

Arrêté (Mar. march.) du 25 août 1921, *approuvant le programme de l'examen pour l'obtention du brevet d'officier mécanicien de 1re classe réservé aux candidats titulaires du brevet d'élève officier mécanicien* (Journ. off. du 27 août 1921, p. 9973).

Décret du 31 août 1921, *portant modification du décret du 21 septembre 1908* (1) *sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance* (Journ. off. du 10 septembre 1921, p. 10408).

Article premier. — L'article 1er du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908 est modifié ainsi qu'il suit :

« La demande formée par le propriétaire d'un navire de plus de 25 tonneaux de jauge brute, en vue d'obtenir le permis de navigation visé par l'article 1er de la loi du 17 avril 1907 (2).... doit mentionner, en outre, s'il s'agit d'un navire à propulsion mécanique, à vapeur ou autre, ou d'un navire comportant des appareils à vapeur ou des moteurs mécaniques :

« 1° ..... ;

« 2° ..... ;

« 3° Les moteurs auxiliaires de toute nature, la puissance indiquée en chevaux de chacun d'eux ou, à défaut, leur puissance effective. »

Art. 2. — L'article 12 du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908 est modifié ainsi qu'il suit :

« Les différents locaux sont éclairés de jour par des hublots latéraux ou des verres prismatiques de pont, par des sabords ou des claires-voies, ou par tout autre moyen permettant à tout moment de vérifier et d'assurer la propreté des postes. L'éclairage de nuit .....
(le reste sans changement). »

Art. 3. — L'article 18 du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908 est modifié ainsi qu'il suit :

« Les couchettes ou hamacs sont garnis par l'armement ou le personnel, suivant les usages et les contrats d'engagement, d'objets de couchage qui comportent, dans tous les cas, un matelas, deux couvertures et un jeu de deux étuis, pour permettre le renouvellement au moins une fois par mois ou à l'arrivée de chaque occupant.

« Les objets de couchage individuel apportés par le personnel ne sont introduits à bord qu'après avoir été passés à l'étuve.

« Les objets de couchage sont désinfectés une fois par an au moins. Le varech des matelas est renouvelé chaque année ou lorsqu'une maladie transmissible a été constatée à bord. »

(1) Ce Rec., t. XXIV, pp. 563 et 711.
(2) Ce Rec., t. XXII, p. 852.

Art. 4. — L'article 45 du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908 est complété ainsi qu'il suit :

3e alinéa. — « Les navires à vapeur chauffant au pétrole sont, autant que possible, munis d'un dispositif permettant de fermer l'arrivée du combustible depuis le pont supérieur ou depuis un compartiment autre que celui des chaufferies. »

Art. 5. — L'article 67 du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908, déjà modifié par décret du 21 juin 1912 (1), est modifié ainsi qu'il suit :

Nomenclature des instruments et documents nautiques dont les navires doivent être pourvus et conditions auxquelles doivent satisfaire ces instruments.

(Abréviations : A. Long cours. — B. Cabotage international et grand cabotage national).

OBJETS	A	B	OBSERVATIONS
Chronomètre. . . .	2	1	Les chronomètres doivent être suspendus à la cardan dans des boîtes fixées en un lieu où ils soient le plus possible à l'abri des trépidations, secousses, variations de température, etc.
Montre d'habitacle .	1	1	Les navires à vapeur ou à propulsion mécanique doivent, en outre, avoir dans la machine une montre d'habitacle.
Baromètre	2	1	Un des baromètres doit être enregistreur sur les navires au long cours qui doivent en avoir deux.
Thermomètre . . .	1	1	Un de plus pour la machine sur les navires à vapeur ou à propulsion mécanique.
Sextant	2	1	Les sextants doivent être munis de tous leurs accessoires
Longue-vue	1	1	
Jumelle marine. . .	2	1	
Compas complets . .	Le nombre nécessaire suivant les installations.		Un par poste de barre et un autre pour les relèvements, si ceux-ci ne peuvent être pris avec un compas de barre. En tout cas, jamais moins de deux compas, dont un au moins fixé, compensé et réglé, ajusté avant le départ et muni d'alidades et de sa table de déviation. De plus, un compas de rechange avec alidade et un compas sur chaque embarcation de sauvetage dans les conditions prévues par l'article 86.
Rose des vents . . .	2	1	En plus de celle appartenant au compas.
Loch à hélice ou loch électrique avec remorque appropriée	1	1	Obligatoire sur tous les navires à passagers, sur les vapeurs de 500 tonneaux et au-dessus et sur les voiliers de 100 tonneaux et au-dessus.

(1) Ce Rec., t. XXVIII, p. 147.

OBJETS	A	B	OBSERVATIONS
Cartes et instructions nautiques (1) . .	Suivant le voyage à entreprendre.		Ces documents doivent être tenus à jour au moyen des renseignements fournis par le service hydrographique.
Ouvrages nautiques (connaissance des temps ou éphémérides-annuaires des marées. Livre des phares et fanaux pour le voyage à entreprendre) (1) . .	1 de chaque sorte	1	
Rapporteur	2	1	
Compas à pointes sèches.	2	2	
Fanaux de route ou verrines. — Matériel de signaux de jour et de nuit, de brume et de détresse.	En quantité suffisante pour permettre de se conformer aux règlements en vigueur.		
Un fanal électrique ou non pour signaux Morse	1	1	
Sonde avec plombs .	3	2	Dont une d'au moins 200 mètres.
Sondeur mécanique permettant de sonder en vitesse.	1	1	Sur tous les navires à vapeur ou à propulsion mécanique armés au long cours, au cabotage international ou au grand cabotage national, ainsi que sur les voiliers armés au long cours.
Code international des signaux et série complète des pavillons.	1	1	
Table d'azimut. . .	1	1	

(1) Les cartes, instruments et ouvrages nautiques doivent être à la disposition de l'officier de quart quand la terre ou des feux sont en vue.

Le tableau A (Armement) fixant la nomenclature des objets d'armement dont les navires doivent être pourvus et les conditions auxquelles doivent satisfaire ces objets est complété ainsi qu'il suit :

A. — *Armement* (in fine).

OBJETS	OBSERVATIONS
Appareil autonome pouvant flotter et fournir un éclairage extérieur au navire.	Cet appareil doit être d'un fonctionnement automatique instantané, d'une durée minimum de deux heures et être du type d'une bouée lumineuse. Il doit y en avoir au moins deux à bord de tout navire à passagers de la 1re catégorie visée à l'article 77. Sur les navires à passagers de plus de 1.500 tonneaux, ils doivent être au nombre de quatre au moins, toujours disposés, deux de chaque bord, sur le pont ou les passerelles, en des points convenablement choisis, de façon à pouvoir être utilisés immédiatement au moyen d'une manœuvre aisée. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux navires qui ne font pas de voyages de nuit.
Lampes de poche électriques.	D'une durée minimum de deux heures, en nombre égal à celui des officiers du navire et devant être distribuée dès l'embarquement.

Art. 6. — L'article 73 du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908 est complété de la manière suivante :

« En outre des dispositifs prévus pour l'épuisement des cales, des compartiments des machines et des chaufferies, tels qu'ils sont ci-dessus définis, on devra installer sur la pompe automotrice de cale une aspiration spéciale à raccord permettant d'aspirer au moyen d'une manche flexible de chaque bord, aussi bien dans le compartiment des machines que dans celui des chaufferies. »

Art. 7. — Il est ajouté au règlement d'administration publique du 21 septembre 1908 (chap. V, section 1re), modifié par décret du 4 août 1910 (1), un article 75 *bis* ainsi conçu :

« Indépendamment des mesures prescrites aux articles 12 et 20 du présent règlement, des dispositions doivent être prises pour assurer, en vue du sauvetage, l'éclairage des diverses parties du navire et, en particulier, celui des ponts sur lesquels sont placées les embarcations de sauvetage et celui des postes de télégraphie sans fil. Cet éclairage de sécurité, électrique ou autre, est exigé tant sur les navires actuellement en service que sur les navires neufs affectés au transport des passagers de la première catégorie définie par l'article 77. Il doit exister une source autonome capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage de sécurité, et placée dans les régions supérieures du navire, à la plus grande hauteur pratiquement possible au-dessus de la flottaison.

« Sur tous les navires, l'issue de chaque compartiment limité par une cloison étanche, doit être éclairée en permanence par un fanal de secours indépendant de l'éclairage normal du navire et fermé à clef. Ces fanaux de secours peuvent être alimentés par la source autonome prévue au paragraphe précédent, si l'on emploie à cet effet un circuit indépendant et si cette installation fonctionne concurremment avec l'éclairage normal du navire.

« En outre, les navires affectés au transport des passagers de la première catégorie doivent être munis, en des points convenables, de sonneries, timbres ou autres appareils sonores commandés de la passerelle de manœuvre, en vue de donner le signal d'alarme aux passagers et à l'équipage.

« Sur les navires qui possèdent une installation radiotélégraphique, si l'on ne peut communiquer aisément à la voix entre le poste de manœuvre du navire et le poste de télégraphie sans fil, il devra être installé, dans ce dernier poste, une sonnerie ou un timbre d'appel commandé du poste de manœuvre, et, entre ces deux postes, un téléphone ou un porte-voix. »

Art. 8. — L'article 86 du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908, déjà modifié par le décret du 21 juin 1912 (2), est modifié ainsi qu'il suit :

(1) Ce Rec., t. XXVI, p. 117.
(2) Ce Rec., t XXVIII, p 147.

« Les embarcations sont installées de manière à pouvoir être promptement mises à la mer et sont, autant que possible, réparties également de chaque bord.

« Toute embarcation doit pouvoir être dégagée de ses chantiers et de ses saisines facilement et sans l'aide d'aucun instrument ; les tampons de nables doivent toujours être fixés dans le fond de l'embarcation et, autant que possible, en place.

« La moitié au moins des embarcations prévues par les articles précédents sont placées sous porte-manteaux et installées de manière à pouvoir être mises à l'eau en moins de cinq minutes, si elles sont placées à l'intérieur, en moins de deux minutes, si elles se trouvent déjà à l'extérieur, ces durées étant comptées à partir du moment où le personnel de manœuvre est réuni à son poste.

« Toutes les embarcations doivent être garnies extérieurement de guirlandes en filin pour permettre de s'accrocher.

« Pour les embarcations placées sous porte-manteaux, les garants des palans doivent avoir une longueur suffisante pour amener jusqu'à l'eau, le navire étant lège ; le croc de la poulie inférieure ne doit pas s'engager sous les bancs. Les étuis et capots sont tenus en place par un procédé permettant de les larguer instantanément.

« Les entremises des bossoirs doivent être garnies de tireveilles ayant une longueur suffisante pour permettre de s'y tenir jusqu'à ce que l'embarcation soit complètement amenée, le navire étant lège.

« Des échelles de corde, à raison d'une au moins par jeu de bossoirs, doivent être disposées le long du bord pour permettre au personnel de descendre dans les embarcations ou sur les radeaux qui auront été mis à l'eau.

« Lorsqu'une seule embarcation suffit, elle doit toujours être disposée de manière à pouvoir être mise à l'eau indifféremment d'un bord ou de l'autre.

« Sur les navires à voiles, les embarcations de sauvetage sont placées de façon qu'elles ne gênent pas les manœuvres.

« Chaque embarcation de sauvetage est munie de :

« Une ancre flottante et quatre litres au moins d'huile végétale ou animale, avec un dispositif convenable pour le filage de l'huile et pouvant être amarré à cette ancre ;

« Un jeu complet d'avirons avec leurs sauvegardes, plus un armement de rechange pour un banc ;

« Deux tampons pour chaque nable, attachés à l'embarcation avec des aiguillettes ou des chaînettes ;

« Un jeu et demi de dames ou tolets en fer galvanisé attachés à l'embarcation par de solides aiguillettes ;

« Un grappin ;

« Un gouvernail et sa barre attachés par des sauvegardes montés et prêts à servir, ou un aviron de queue ;

« Une bosse de 35 mètres de longueur au moins ;

« Une gaffe ;

« Un seau et une écope ;

« Une boîte étanche de signaux pyrotechniques comprenant au minimum trois feux rouges à allumage automatique et ce qui est nécessaire pour leur inflammation ;

« Un coffre pour serrer les menus objets de matériel.

« Les embarcations du type n° 1 doivent, au nombre de 4 au moins et dans la limite du tiers du nombre total des embarcations du navire, être munies d'un armement comprenant :

« Deux hachettes ;

« Au moins un mât et une voile avec le gréement correspondant ;

« Un compas ;

« Un fanal garni, pouvant brûler au moins pendant huit heures ;

« Le matériel d'armement ci-dessus est maintenu dans les embarcations par des jarretières ou des rabans faciles à larguer.

« Sur tout navire ne possédant pas d'embarcation de sauvetage du type n° 1, l'embarcation de sauvetage n° 2 (ou l'une au moins des embarcations de ce type, si le navire en possède plusieurs) doit être pourvue d'un compas. »

Art. 9. — L'article 88 du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908 est complété ainsi qu'il suit :

« L'armement doit être placé de telle manière que les radeaux puissent être utilisés sur les deux faces. »

Art. 10. — L'article 90 du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908 est modifié ainsi qu'il suit :

« Les radeaux de sauvetage sont installés à bord de manière à pouvoir être promptement mis à la mer.

« Ils doivent pouvoir flotter automatiquement une fois le navire immergé.

« Les radeaux sont munis :

« De guirlandes en filin pourvues d'attrapes en ligne terminées par de petits flotteurs ;

« D'avirons (de préférence à pelles larges) en nombre proportionné à leur dimension ;

« Et d'une bosse d'au moins 35 mètres.

« L'armement comprend, en outre, un mât de fortune et sa voile, une ancre flottante et une boîte étanche de signaux pyrotechniques, le tout satisfaisant aux conditions fixées dans l'article 86.

« Ce matériel est maintenu sur les radeaux par des jarretières ou des rabans faciles à larguer. »

Art. 11. — L'article 94 du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908 est modifié ainsi qu'il suit :

« Les plastrons, gilets, cordelières et brassières de sauvetage

doivent pouvoir flotter pendant au moins vingt-quatre heures en soutenant, sans couler, une masse de fer complètement immergée, en eau douce, du poids de 6 kilogr. 800.

« Ils doivent pouvoir être revêtus facilement et rapidement et se fixer solidement au corps, sous les bras, sans glisser vers la partie inférieure du corps.

« L'emploi de plastrons, gilets, cordelières ou brassières de sauvetage ayant besoin d'être gonflés au moment d'être utilisés est interdit.

« Une brassière de sauvetage devra être placée à portée de la couchette de chaque homme d'équipage et de chaque passager.

« D'autres brassières supplémentaires, dans la proportion de 15 p. 100 pour les navires de la première catégorie et dans celle de 5 p. 100 pour les autres navires, sont réparties sur le pont, sur les passerelles et dans des caissons portant d'une façon bien apparente l'indication de leur contenu. Elles sont placées de préférence près des embarcations de sauvetage, en des endroits toujours facilement accessibles sans l'intervention des hommes du bord.

« Les officiers du bord doivent donner aux passagers, dans le moindre délai, les instructions nécessaires pour l'utilisation de leur brassière.

« En outre, une notice affichée dans les cabines et entreponts affectés aux passagers, ainsi que dans les postes d'équipage, indique pour chaque personne l'emplacement où se trouvent la brassière, le gilet, la cordelière ou le plastron qui lui est réservé et contient des instructions pour l'usage de ces objets.

« Cette notice indique aussi l'emplacement des engins supplémentaires.

« Sur les navires à passagers de la première catégorie, il doit être procédé, dès le départ, à un appel aux postes d'évacuation, chaque personne devant se présenter munie de son engin de sauvetage individuel.

« Il sera fait mention de cet appel au journal de bord.

« Sur les autres navires, les appels doivent être fréquents et effectués dans des conditions analogues.

« L'ordre de mettre à la mer les engins de sauvetage et l'ordre d'embarquer ne peuvent être donnés que par le commandant ou, à défaut, par l'officier qui le remplace. »

Art. 12. — L'article 97 du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908 est modifié ainsi qu'il suit :

« Il doit y avoir à bord de tout navire :

« *a*) Un appareil porte-amarres d'une portée de 200 mètres au moins, comportant de préférence l'emprunt de la voie aérienne et pourvu de deux lignes de rechange.

« Si le navire est pourvu uniquement de fusées porte-amarres, il doit en posséder au moins trois, enfermées dans des caisses métalliques étanches ;

« *b*) Un appareil de va-et-vient, genre bouée culotte, susceptible d'assurer les communications avec la terre et les instructions afférentes à l'usage de cet appareil. »

Art. 13. — L'article 98 du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908 est modifié ainsi qu'il suit :

« A chaque visite de partance, ou tous les trois mois au moins si les visites de partance sont faites chaque mois, l'inspecteur de la navigation peut exiger qu'une embarcation qu'il désignera soit mise à l'eau en sa présence afin de constater le bon état de fonctionnement des porte-manteaux et autres appareils.

« Pour l'amenage, chaque canot, outre son équipement complet, doit avoir au moins deux hommes à bord.

« L'inspecteur de la navigation peut se faire présenter, à chaque visite, le journal de bord, de l'examen duquel il doit résulter :

« *a*) Qu'il est fait, une fois par semaine, sur les navires à passagers, un exercice général au cours duquel tous les officiers et tous les hommes de l'équipage doivent se porter aux postes qui leur sont assignés pour la manœuvre des embarcations et pour la défense contre l'incendie ;

« *b*) Que, sur tous les navires, il est fait, après chaque armement et deux fois au moins dans le courant de chaque année, une mise à l'eau effective de toutes les embarcations de sauvetage et, tous les mois, un exercice de mise en dehors de celles de ces embarcations qui sont placées sous porte-manteaux ;

« *c*) Que tous les engins de sauvetage subissent chaque mois une visite permettant de constater qu'ils sont en état de servir en cas de besoin.

« Tout navire de la première catégorie doit être muni d'un rôle d'évacuation et d'un rôle d'incendie indiquant les dispositions à prendre en vue du sauvetage du personnel (passagers et équipage).

« Ces rôles doivent prévoir :

« La manœuvre des appareils divers, pompes et autres, contre l'incendie et l'envahissement de l'eau ;

« Les signaux d'alerte et d'alarme à l'intérieur et l'extérieur du navire ;

« La fermeture des postes étanches, vannes, etc. ;

« L'équipement des embarcations et radeaux et leurs manœuvres de mise à l'eau ;

« Les services d'ordre aux passages et échelles ;

« Les emplacements assignés aux groupes de passagers ;

« Les divers points d'embarquement de tout le personnel et sa répartition par embarcations et radeaux.

« Des postes individuels doivent être assignés aux officiers, aux hommes d'équipage et aux agents de service, le soin de diriger les passagers incombant plus spécialement à ces derniers.

« Les passagers doivent être répartis en groupes encadrés par des officiers et chefs de service.

« Pour chaque embarcation, il doit y avoir à bord un nombre minimum de canotiers suffisamment exercés à la manœuvre et à la nage. »

Art. 14. — L'article 99 du règlement d'administration publique susvisé, du 21 septembre 1908, est modifié ainsi qu'il suit :

« A bord des navires de la première catégorie, les embarcations de sauvetage sont pourvues d'un approvisionnement en eau potable et en biscuit de bonne qualité ou son équivalent en conserves, calculé à raison de 2 kilogr. 500 de biscuit ou, à défaut, de 1 kilogr. de conserve de bœuf et de 6 litres d'eau pour chacune des personnes pouvant y prendre place.

« Sur les mêmes navires, les radeaux de sauvetage sont pourvus d'un approvisionnement de même nature, calculé à raison de 2 kilogr. de biscuit ou de son équivalent en conserves et de 3 litres d'eau par personne pouvant y prendre place.

« Cet approvisionnement doit être placé de telle façon qu'il puisse être retiré des deux faces du radeau. »

Art. 15. — L'alinéa 2 de l'article 100 du règlement d'administration publique du 21 septembre 1908, devenu l'article 102 et modifié par le décret du 4 août 1910 (1), est modifié ainsi qu'il suit :

Alinéa 2. — « L'approvisionnement doit être renouvelé toutes les semaines. A chaque récipient contenant une réserve d'eau est attachée une pipette ou une moque allongée pouvant pénétrer dans la bonde. »

Art. 16. — Le ministre des travaux publics est chargé, etc.

Arrêtés (Com) du 2 septembre 1921 : *Péages aux ports : 1° de Dunkerque ; 2° de Collo* (Journ. off. du 3 septembre 1921, p. 10212).

Décision (Douanes) *portant notification d'une lettre du Directeur général des Douanes du* **7 septembre 1921**, *relative à la tenue des répertoires des opérations en douane par les courtiers maritimes* (application de l'art. 13 de la loi du 30 avril 1921 (2)) (Ann les des Douanes, n° du 1er octobre 1921, p. 264).

Décret du 10 septembre 1921 ; *Péages au port de Brest* (Journ. off. du 14 septembre 1921, p. 10620).

(1) Ce Rec., t. XXVI, p. 117.
(2) Ce Rec., t. XXXII, p. 624

Décrets du 14 septembre 1921, *portant révision des tarifs de courtiers maritimes* (Journ. off. du 30 septembre 1921, p. 11201, et (*errata*) du 16 octobre 1921, p. 11827).

[Les décrets du 14 septembre 1921, au nombre de trente et un, portent relèvement des tarifs des courtiers maritimes, dont la corporation avait conservé ses honoraires d'avant-guerre. « Ils constituent, dans « la mesure où elle est possible, une œuvre d'unification entre les ports « français, non seulement des droits de courtage maritime, mais du « mode de perception et de calcul de ces droits » (rapport au Président de la République, *Journ. off.*, p. 11202).

A chacun de ces décrets est annexé un tarif des droits dus pour les opérations suivantes : A. Conduite des navires. — B. Affrètements par charte partie ou à la cueillette ; — C. Vente de navires. Sont fixés, en outre, les tarifs du courtage des assurances aux ports de Dunkerque, Boulogne, Caen Ouistreham, Morlaix et Bayonne-Boucau.

Les décrets du 14 septembre 1921 contiennent les règles communes suivantes :

INDICATIONS GÉNÉRALES

La base de perception est le tonneau d'affrètement, tel qu'il est indiqué au tarif annexé au décret du 25 août 1861, en tenant compte des modifications y apportées par le décret du 24 septembre 1864, la loi du 13 juin 1866 et tous autres actes intervenus ou à intervenir.

Pour les marchandises non dénommées à ce tarif, la base de perception est le cubage.

Lorsque les droits sont calculés d'après le nombre de tonneaux de jauge, c'est le tonneau de jauge nette qui sert de base au calcul.

La commission d'affrètement et celle de vente de navires comprennent l'expédition du contrat à chacune des parties.

Les droits de courtage sur tous les bâtiments chargés (à voiles ou à vapeur) ne pourront jamais être moindres que les droits payés sur les mêmes bâtiments sur lest.

Un navire sorti du port, et forcé d'y relâcher, sera exempt de tout courtage s'il s'est, dans le même voyage, adressé à un courtier. Dans le cas contraire, il payera les droits d'entrée sur lest.

Un navire en relâche forcée, par suite de gros temps ou d'avaries, payera le droit des navires entrant sur lest, à moins qu'il n'effectue une opération commerciale.

Un navire, entré chargé et ayant employé le ministère d'un courtier, ne payera pas de droits pour la sortie sur lest sans passagers s'il s'adresse au même courtier et si les intérêts d'armement n'ont pas changé de mains. Si un navire, entré chargé, n'a pas employé le ministère d'un courtier, ou s'est adressé à un autre courtier à l'entrée, ou a changé d'armement, il payera, pour la sortie sur lest, les droits de l'entrée sur lest.

Pour les navires chargés de marchandises et transportant soit des passagers, soit des animaux, soit des voitures, il sera fait

application, pour la détermination du chargement, des prescriptions de l'article 13 de la loi du 19 avril 1906 (1).

Décrets et arrêté (Com.) du 16 septembre 1921 : *Péages aux ports : 1° de Bayonne ; 2° de Caen ; 3° de Calais* (Journ. off. du 21 septembre 1921, pp. 10843 et suiv., et (*erratum*) du 30 septembre 1921, p. 11234).

Décret du 18 septembre 1921, *portant modification du décret du 7 janvier 1921* (2), *relatif à l'organisation des services de l'administration centrale des ports, de la marine marchande et des pêches* (Journ. off. du 21 septembre 1921, p. 10842).

Décret du 18 septembre 1921 : *Taxes au port de Saïgon* (Journ. off. du 22 septembre 1921, p. 10885).

(1) Ce Rec., t. XXI, p. 822.

(2) V. ce Rec., t. XXXII, p. 610. Le § 3 de l'art. 1er du décret du 7 janvier 1921 est remplacé par le suivant : « 3° Les services des pêches maritimes » ; — sont modifiés les alinéas 1 et 4 de l'art. 2, fixant les attributions du cabinet du sous-secrétaire d'Etat et du service des pêches.

Le détail des attributions des différents services a été modifié par arrêté (mar. march.) du 27 septembre 1921 (*J. O.* du 29 sept., p. 11177).

RÉPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ÉCRITES DES MEMBRES DU PARLEMENT

Administration centrale de la marine marchande. — La réponse de M. le ministre des Travaux publics à la question écrite n° 10.070, posée par M. Tranchand, député, le 8 juillet 1920, fait connaître, pour l'administration centrale du sous-secrétariat des ports, de la marine marchande et des pêches (y compris l'établissement des Invalides de la marine, mais non compris la direction des ports maritimes) : 1° le nombre des agents en service au 1er juillet 1921 ; — 2° les textes réglementaires régissant ce personnel ; — 3° le régime des retraites. Cette réponse est publiée au *Journ. off.* du 2 août 1921, *Déb. parl.*, Ch. p. 3496.

Avitaillement des navires. Liberté du commerce. — M. Dézarnaulds, député, demande à M. le ministre des travaux publics,

au moment où la nouvelle convention des Messageries maritimes est sur le point d'entrer en vigueur, de confirmer officiellement que cette compagnie a l'obligation, dans les ports où ses bateaux font escale, de s'adresser, en premier lieu, pour toutes les fournitures de ses unités à des maisons françaises et de donner à celles-ci la préférence, concurremment aux maisons étrangères, ajoutant qu'il y aurait lieu d'inviter toutes les compagnies françaises de navigation à se conformer à cette règle si juste de défense d'intérêt national et principalement celles qui, à un titre quelconque, ont la clientèle de l'Etat. (*Question n° 10.602, du 28 octobre 1921*).

Réponse. — La convention et le cahier des charges du 29 décembre 1920 approuvés par la loi du 28 juillet 1921 (1) ne stipulent, par aucune clause, que la compagnie des Messageries maritimes ou la société qu'elle doit se substituer, soit obligée, dans les ports d'escale, de s'adresser en premier lieu à des maisons françaises pour l'avitaillement de ses navires. Cette convention et ce cahier des charges ayant pour objet de fixer les droits et obligations respectifs de l'Etat, d'une part, de la compagnie, d'autre part, il ne peut y être rien ajouté qui lie le conseil d'administration dans le choix de ses fournisseurs ; mais l'Etat va se trouver représenté dans ce conseil par une moitié des membres dudit conseil et aucune décision ne sera valablement prise que si deux de ses représentants sont compris dans la majorité. Le département de la marine marchande va avoir ainsi la possibilité de faire respecter par la compagnie l'intérêt légitime des fournisseurs français établis dans les ports d'escale toutes les fois qu'il ne sera pas en opposition avec l'intérêt général. Il ne faut point perdre de vue, en effet, que les finances publiques, dans le jeu de la nouvelle convention, auront éventuellement à supporter dans la proportion de 80 p. 100 les déficits annuels du compte d'exploitation de la compagnie et qu'il importe, à cet égard, de veiller à ce que la gestion de cette dernière ne néglige aucune économie. La préférence ne doit être donnée, dans ces conditions, aux fournisseurs français que si, toutes choses égales, leurs prétentions ne sont pas supérieures à celles de leurs concurrents étrangers. Pour ce qui est d'inviter les autres compagnies de navigation à donner aux fournisseurs français la même préférence, le département de la marine marchande ne peut le faire. Une telle invitation serait arbitraire et porterait atteinte à la liberté du commerce. (*Journ. off.* du 9 novembre 1921, *Déb. parl.*, Ch., p. 3896).

Dommages de guerre — M. Joseph Loubet, sénateur, demande à M. le ministre de la marine si les familles victimes de

(1) Voir *suprà*, p. 214.

torpillages pendant les hostilités et qui, de ce chef, ont perdu tout leur avoir mobilier, seront indemnisées des pertes qu'elles ont subies, sous quelle forme, et à qui elles doivent adresser leurs réclamations. (*Question n° 4.560, du 23 juin 1921*).

Réponse. — La question posée par l'honorable sénateur n'est pas du ressort du département ; elle intéresse le sous-secrétariat de la marine marchande.

Les personnes qui ont perdu leur avoir mobilier, à la suite de torpillages pendant les hostilités, doivent être indemnisées, comme tous les autres citoyens français, des dommages qu'elles ont subies du fait de l'ennemi, et leurs demandes d'indemnité pour dommages de guerre doivent être adressées au sous-secrétaire d'Etat des ports, de la marine marchande et des pêches, conformément aux prescriptions du décret du 2 mars 1920. (*Journ. off.* du 10 juillet 1921, *Déb. parl.*, Sén., p. 1654).

Droits et taxes. Bénéfices de guerre. — M. Dignac, député, demande à M. le ministre des finances si, par application du principe de la territorialité de l'impôt, les frets réalisés de 1914 à juin 1920, soit de France à l'étranger, soit de l'étranger en France, soit d'étranger à étranger sont passibles de la contribution sur les bénéfices de guerre, ajoutant que ces affaires ayant eu lieu hors de France, si le principe de la territorialité de l'impôt sur le chiffre d'affaires a été admis, il semble logique que ce principe soit également admis pour les bénéfices de guerre et demande si, en l'espèce : un armateur ayant des lignes régulières de navigation de France sur l'Angleterre, et *vice versa* ; d'Angleterre, Portugal, Espagne et *vice versa* ; Espagne, Portugal ; Saint-Pierre-et-Miquelon ; Espagne, Amérique du Sud, est redevable d'une participation sur les bénéfices de guerre pour les frets perçus à cette navigation. (*Question n° 6.574, du 12 janvier 1921*).

2e *réponse.* — La question de savoir comment doit être réglée, au regard de la contribution extraordinaire sur les bénéfices de guerre, la situation des armateurs exploitant des lignes de navigation d'un port français à un port étranger est actuellement soumise à la commission supérieure. Il n'est dès lors pas possible de se prononcer tant que la décision de cette juridiction n'est pas intervenue. (*Journ. off.* du 18 novembre 1921, *Déb. parl.*, Ch., p. 4113).

Pensions. Caisse des Invalides. — M. Accambray, député, demande à M. le ministre des travaux publics : 1° s'il est interdit à un inscrit maritime, réformé pour mauvaise vue et touchant une retraite anticipée, d'accompagner en mer un autre pêcheur ayant un doris, son rôle se bornant au maniement des avirons ; 2° dans

le cas de l'affirmative, si cette restriction subsiste lorsque ledit inscrit a atteint l'âge normal de la retraite, ce qui le mettrait en état d'infériorité vis-à-vis des autres retraités. (*Question n° 10.522, du 25 octobre 1921*).

Réponse. — Les pensions sur la Caisse des invalides de la marine accordées avant l'âge de cinquante ans à des inscrits maritimes réunissant trois cent mois de services, et reconnus atteints d'infirmités les mettant dans l'impossibilité absolue et définitive de naviguer (pensions dites : anticipées) ne pourraient, cependant, être suspendues ou supprimées si l'intéressé venait à reprendre l'exercice de la navigation (circulaire du 27 septembre 1883). La loi ne prévoit, en effet, la suppression de la pension pour cette cause, qu'en ce qui concerne les pensions proportionnelles accordées, s'il y a lieu, après cent quatre-vingt mois de services en raison d'infirmités). (*Journ. off.* du 16 novembre 1921, *Déb. parl.*, Ch. p. 4035).

BIBLIOGRAPHIE

Manuel de droit maritime, par Daniel Danjon, professeur honoraire à la Faculté de droit de Caen. — Paris, 1922, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence, 1 vol., 650 p.

Le *Traité de droit maritime* de M. Danjon, qui a pris place aujourd'hui à côté des grands traités classiques, est le résultat de longues années d'enseignement, d'étude et de réflexions ; il contient une très riche documentation et une analyse très attentive de la jurisprudence. Ces six volumes sont pourtant de nature à effrayer les lecteurs trop pressés et les étudiants qui ont besoin d'un ouvrage plus synthétique. — M. Danjon vient d'écrire pour eux un *Manuel* qui leur donnera l'essentiel de sa doctrine.

Ce *Manuel* est un résumé du *Traité*. Il en a gardé le plan, la forme et l'esprit. Ce résumé est d'ailleurs très copieux, peut-être même un peu trop copieux pour des étudiants. Il présente deux grandes supériorités : la première, c'est d'embrasser l'ensemble du droit maritime et de donner une idée sommaire de l'organisation administrative de la navigation, indispensable pour bien comprendre le droit maritime. La deuxième, c'est de fournir au lecteur des renseignements sur la pratique des affaires maritimes et de reproduire même des fac-similés des documents principaux.

La méthode juridique de l'auteur se rapproche beaucoup de celle des grands traités classiques de droit civil. M. Danjon appar-

tient à une école qui a conservé le respect de la loi écrite. Toutes les fois que le législateur n'a pas statué, il se réfère volontiers à la jurisprudence, mais ce n'est à ses yeux qu'une source subsidiaire du droit. Ce respect de la loi écrite peut paraître exagéré, et il conduit parfois l'auteur à repousser des solutions pratiques parce qu'elles ne lui paraissent pas suffisamment fondées. Mais c'est ici une question de méthode qui est en jeu.

Ce livre, tel qu'il est, permet de connaître rapidement et d'une façon complète l'ensemble du droit maritime. Il est d'une clarté parfaite ; c'est un véritable ouvrage d'initiation.

Le particularisme du droit commercial maritime, par J. Bonnecase, professeur à la Faculté de droit de Bordeaux. — Bordeaux, 1921, Impr. Cadoret, 1 vol., 146 p.

Je louerai d'autant plus sincèrement l'ouvrage que vient de publier mon collègue et ami J. Bonnecase que je diffère à peu près complètement d'avis avec lui sur l'importante question qu'il étudie. Il soutient avec beaucoup de talent que le droit maritime est dans un état inorganique par suite de la vétusté de la loi écrite, de l'influence envahissante de la corporation des armateurs dictant le droit, de la méthode défectueuse de la Cour de cassation, et enfin de la croyance des juristes au particularisme du droit maritime. Ce réquisitoire est écrit avec beaucoup de talent et de verve et solidement appuyé sur des exemples choisis et des citations de jurisprudence. M. Bonnecase a si complètement et lumineusement étudié l'évolution de l'idée du droit et de la méthode juridique au XIXe siècle dans une série d'ouvrages bien connus, que c'était pour lui un jeu d'analyser la méthode qui a présidé à la formation du droit maritime.

Je note pourtant tout d'abord que certaines de ces critiques sont contradictoires. Si les corporations maritimes réussissent à imposer des règles, si la Cour de cassation consacre ces règles par de véritables arrêts de règlement, c'est donc que le droit maritime n'est pas inorganique. Il est organisé par d'autres autorités que l'autorité législative ; mais cette organisation peut être tout aussi solide et, en fait, elle l'est.

Aussi bien, le procès n'est pas là. Ce qui choque M. Bonnecase, c'est que le droit maritime connaisse des principes et des solutions que le droit commun n'admet pas ou que l'on essaye d'expliquer ses règles propres sans aucune référence au droit commun. C'est tout naturellement le problème de la responsabilité du transporteur qui lui fournit la plus véhémente critique contre le particularisme. On sait d'ailleurs que le Tribunal de Bordeaux, inspiré peut-être par le distingué professeur, a essayé récemment de renverser la jurisprudence de la Cour de cassation.

En critiquant ce particularisme, M. Bonnecase contribue à l'affirmer. J'oserai même dire qu'à l'heure actuelle, malgré cette critique, il s'accentue. Cette aggravation vient tout d'abord de l'influence grandissante des corporations maritimes patronales et ouvrières. Chacune de ces corporations fait son droit. Si leurs prétentions sont en lutte, elles se réunissent en commissions paritaires, et le projet qui sort de ces commissions est un traité de paix que le juriste met en forme, mais qu'il n'a pas inspiré. D'autre part, l'unification internationale du droit maritime suppose l'abandon des conceptions nationales et l'élaboration parfois défectueuse d'une convention qui n'emprunte rien aux principes généraux du droit.

On peut sans doute critiquer ces faits ; on ne leur résiste pas. Au surplus, il faut bien dire que s'ils sont possibles, c'est qu'au fond il y a un particularisme réel du droit maritime. Les gens de mer vivent un peu à part du reste du pays et les choses de la mer ont une physionomie propre. C'est ce caractère qui, dans le passé, a séparé l'évolution du droit maritime de l'évolution générale du droit. Lors donc que l'on s'appuie sur la tradition historique, ce que déplore parfois M. Bonnecase, ce n'est pas toujours esprit de routine, mais reconnaissance de cette idée que les raisons du passé sont encore aujourd'hui valables.

Cette originalité actuelle du droit maritime reste l'un des attraits de cette science. Nous faisons donc des réserves sur les conclusions de l'ouvrage de M. Bonnecase, mais cet ouvrage présente lui-même un attrait irrésistible et il faut le lire avant de prendre parti sur la question.

G. R.

Les Avaries et leur règlement dans les transports maritimes (essai de réformes), par J. S. Procos (avec une préface de M. Georges Ripert, professeur à la Faculté de droit de Paris). — Paris, 1921, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1 vol., 150 p.

M. Procos a publié un traité de droit maritime comparé sous le titre *Les codes maritimes actuels*, traité dont la valeur a déjà été signalée dans cette *Revue*. Il a voulu reprendre l'une des plus importantes théories qu'il avait établie et il consacre ce nouvel ouvrage à la théorie des avaries.

Il a cherché à établir le fondement juridique de la théorie des avaries communes et à démontrer que toutes les théories proposées sur ce point, enrichissement sans cause, gestion d'affaires, assurance mutuelle, se heurtent à des objections irréfutables. Il voit dans les règles actuelles un principe arbitraire de répartition, imposé aux parties sous le prétexte d'une présomption de

volonté qui n'existe pas. Il en conclut que les avaries nécessaires ne devraient donner lieu à aucune contribution.

On rapprochera avec intérêt les conclusions de l'auteur de celles qui sont défendues par M. Bonnecase. Comme le professeur de Bordeaux, M. Procos, avocat rompu à la pratique des affaires, condamne le particularisme du droit maritime. Je ne suis pas absolument sûr d'ailleurs qu'après avoir démoli les règles légales comme contraires au droit commun, M. Procos, en établissant un projet de réformes, ne rétablisse pas des règles exceptionnelles, ne serait-ce que dans les conditions qu'il met à la clause de non-responsabilité des actes du personnel du bord (p. 141). Mais il n'en faut pas moins retenir les critiques qu'il adresse à la théorie des avaries communes. Certaines d'entre elles sont, au surplus, bien justifiées.

Le système proposé par M. Procos consiste à classer les avaries en trois catégories : avaries nécessaires provenant d'un état de nécessité ou de légitime défense dans l'intérêt du navire ; avaries délictuelles ou quasi-délictuelles provenant de la faute du propriétaire du navire, du capitaine, de l'équipage ou du chargeur ; avaries fortuites provenant d'un cas de force majeure. Les avaries nécessaires du navire ne donneraient lieu à aucune contribution des chargeurs ; au contraire, les avaries nécessaires souffertes par les chargeurs et les passagers entraîneraient pour le propriétaire une obligation d'indemnité pour le tiers des avaries, avec limite maxima du sixième de la valeur du navire.

Quand la question des avaries communes sera reprise dans les conférences internationales, il faudra examiner le système proposé.

G. R.

L'ÉDITEUR-GÉRANT, F. PICHON, 20, RUE SOUFFLOT, PARIS

REVUE INTERNATIONALE
DU
DROIT MARITIME

DOCTRINE

L'assurance contre les risques de guerre et la navigation sans feux ou en convoi pendant la guerre de 1914-1918

(*Suite*) (1)

III. — Jurisprudence française.

Les clauses d'assurance contre les risques de guerre usitées en France pendant la dernière guerre présentaient, avec les clauses anglaises, ce trait commun que, comme ces dernières, elles couvraient précisément, et dans les mêmes termes, les risques mêmes dont les assureurs des risques ordinaires étaient exonérés par les articles 3 de la Police française sur corps et 2 de la Police française sur facultés. L'énumération qui y était faite des principaux événements garantis à ce titre de risques de guerre se terminait, comme dans ces deux articles, par la formule : « *et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre* » (2), formule cor

(1) V. ce Rec., t. XXXIII, p. 1.

(2) Dans la *Police française d'assurance maritime sur corps contre les risques de guerre*, la clause était ainsi rédigée :

« Les assureurs soussignés répondent des dommages et pertes pro-
« venant : de guerre, hostilités, représailles, émeutes, captures, arrêts,
« saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouverne-
« ments ou autorités quelconques, ainsi que de violations de blocus
« déclarés par les Gouvernements ennemis ; — d'explosions de torpil-
« les, mines sous-marines, ou autres accidents analogues ; — et, géné-
« ralement, de tous accidents et fortunes de guerre ; — pourvu que les

respondant exactement à celle employée, pour la garantie des risques ordinaires, par l'article premier des deux Polices françaises : « *et, généralement, par tous accidents et fortunes de mer* » ; de telle sorte que, pour les assurés assez prudents pour s'être fait couvrir en France contre l'une et l'autre catégories de risques, chacun des deux contrats formait exactement le complément de l'autre.

D'autre part, ces mêmes assurés ne se sont jamais trouvés dans la fâcheuse nécessité d'avoir à mettre en cause les assureurs de ces deux catégories de risques devant des juridictions différentes (comme cela s'était produit plus d'une fois antérieurement), l'Etat français, lorsqu'il était assureur des risques de guerre, ayant toujours accepté d'être assigné devant les mêmes tribunaux que les assureurs des risques ordinaires.

a) *Navigation avec feux éteints.*

1° Vapeurs *Iméréthie* et *Cassard* (Cie de Navigation Paquet c. Assureurs). — *Risque ordinaire de navigation.*

« faits énoncés au présent paragraphe soient la cause directe des dits « dommages et pertes ».

Même rédaction dans la *Police française d'assurance maritime sur marchandises contre les risques de guerre*, sauf suppression des mots « ainsi que de violations de blocus déclarés par les Gouvernements « ennemis ».

Pour l'assurance des risques de guerre *par le Gouvernement Français*, pendant les trois premières années de la guerre (Commission exécutive, ministère des Finances), la clause était la suivante :

« La présente assurance a pour objet exclusif de garantir l'assuré « contre tous dommages, avaries, contributions de frais et pertes qui « surviendraient au navire assuré (ou aux marchandises assurées) par « guerre, hostilités, émeutes, représailles, arrêts par ordre d'une puis- « sance, captures, prises et molestations de gouvernements et autori- « tés quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, « explosions de torpilles, mines sous-marines, et, généralement, par « tous accidents ou fortunes de guerre ».

Pendant la dernière année de la guerre (à dater du 13 août 1917), cette assurance par l'Etat (Commission de la Marine marchande) a été effectuée aux pleines conditions de la Police française d'assurance maritime contre les risques de guerre (v. ci-dessus).

Enfin, dans la charte-partie-type des navires réquisitionnés par l'Etat en vertu du décret du 15 février 1918, il était stipulé (art. 5) que l'Etat prendrait à sa charge la couverture des risques de guerre « tels qu'ils sont définis dans la Police française d'assurance mari- « time sur corps des navires (risques de guerre) ».

Dans la nuit du 2 au 3 avril 1916, le croiseur français *Cassard*, de la division navale du Maroc, faisait route de Casablanca à Tanger pour transporter le Ministre de France à sa résidence et naviguait tous feux éteints, lorsqu'un feu blanc fut signalé par la vigie. C'était le feu de misaine de l'*Iméréthie*, qui faisait le trajet inverse du *Cassard* et qui, lui, avait ses feux de position allumés. L'officier de quart du *Cassard*, sans penser à allumer ses feux, bien que le commandant eût prescrit de le faire en cas de besoin, poursuivit tout d'abord sa route, mais, arrivé à 500 ou 600 mètres de l'*Iméréthie*, qu'il aurait ainsi croisé par tribord, il commanda subitement de mettre le gouvernail 10 degrés à droite. Par l'effet de cette manœuvre, le *Cassard* aborda violemment l'*Iméréthie*, lequel sombra peu après.

Par jugement du 22 décembre 1916, le Tribunal de commerce de Marseille décida que l'abordage survenu dans ces conditions constituait non un risque de guerre, mais un risque ordinaire de navigation, et ce jugement fut confirmé par arrêt de la Cour d'Aix, en date du 9 juillet 1917 (1).

Ces deux décisions étaient basées sur les motifs suivants :

On ne peut considérer comme risques de guerre, en matière d'assurances maritimes, que les pertes et dommages provenant directement de l'état de guerre, c'est-à-dire survenus dans des circonstances qui ne se seraient pas produites si l'état de guerre n'avait pas existé. Or, à aucun point de vue cette condition ne se trouve réalisée dans l'espèce : 1° parce que le croiseur *Cassard* n'accomplissait pas, le jour de l'abordage, un service de guerre, mais un service de transport ; — 2° parce que, bien qu'il naviguât tous feux éteints à raison de l'état de guerre, ses feux n'en auraient pas moins dus être allumés, pour signaler sa présence, lorsque le feu blanc de l'*Iméréthie* fut aperçu par la vigie ; — 3° parce que, en fût-il même autrement, l'abordage aurait pu être facilement évité sans la fausse manœuvre exécutée par l'officier de quart du *Cassard*, dont le défaut de clairvoyance a donc été, dans la circonstance, la cause directe du sinistre.

2° Vapeurs *Djurjura* et *Empress-of-Britain* (Canadian

(1) Ce Rec., t. XXX, p. 522.

Pacific Railway c. Cie de Navigation Mixte et Assureurs). — *Risque de guerre.*

Dans la nuit du 13 au 14 décembre 1915, le vapeur *Djurjura*, venant du Pirée, faisait route sur Marseille, par temps pluvieux et visibilité diminuée ; pour ne pas déceler sa présence aux sous-marins ennemis, son capitaine avait donné l'ordre de n'allumer que les feux de côté, à l'exclusion du feu blanc de misaine. A minuit, l'officier de quart aperçut par tribord une masse sombre qui était celle d'un grand vapeur très rapproché. Il manœuvra aussitôt pour l'éviter, mais il était trop tard ; ce grand vapeur, qui était l'*Empress-of-Britain*, venant de Malte avec 5.000 hommes de troupe à bord, et naviguant sans feux conformément aux instructions ministérielles, aborda le *Djurjura*, qui sombra peu après.

Le Tribunal de commerce de Marseille, par jugement du 17 mai 1918, et la Cour d'Aix, par arrêt du 16 juin 1919 (1), décidèrent successivement que, dans ces circonstances, l'événement qui avait amené la perte du *Djurjura* devait être considéré comme un *risque de guerre*.

Cette affaire présentait un intérêt tout particulier en raison de la complexité des faits qui avaient pu contribuer, chacun dans une mesure plus ou moins grande, à déterminer le sinistre. C'est ainsi qu'en faveur de la thèse « risque ordinaire de navigation », on faisait valoir, indépendamment des circonstances atmosphériques qui, dans l'espèce, avaient eu pour effet de rendre la navigation plus périlleuse : 1° la manœuvre effectuée au dernier moment par le capitaine du *Djurjura*, manœuvre intempestive et sans laquelle, prétendait-on, l'abordage ne se serait pas produit ; — 2° le fait par ce capitaine d'avoir fait naviguer le *Djurjura* avec ses seuls feux de côté, ce qui devait faire prendre, et avait fait prendre effectivement ce dernier pour un voilier par le vapeur abordeur. On appuyait d'autant plus sur ce fait qu'il avait motivé un blâme de la part du Ministre de la Marine au capitaine du *Djurjura*.

Néanmoins, la Cour d'Aix, sur l'intervention au procès des armateurs de l'*Empress-of-Britain*, se refusa à prendre en considération ces derniers faits, estimant qu'ils n'eussent certainement pas suffi pour occasionner l'abordage si l'*Em-*

(1) Ce Rec., t. XXXII, p. 95.

press-of-Britain avait navigué tous feux allumés et se fût ainsi montré aux regards du *Djurjura* à une distance d'environ quatre kilomètres en tenant compte de la diminution de visibilité, ce qui eût assuré à ce dernier vapeur toute liberté de manœuvre pour éviter la rencontre ; que c'était donc cette obligation imposée à l'*Empress-of-Britain* de naviguer sans feux en raison de l'état de guerre qui avait été la cause déterminante de l'abordage.

Cette question de cause une fois tranchée, la Cour, s'expliquant sur la qualification même du risque résultant de la navigation sans feux, déclare « qu'en droit, il ne faut « pas seulement considérer comme risques de guerre les « actes d'hostilités proprement dits, mais encore les mesu- « res qu'un Etat est obligé de prendre pour assurer la « sécurité de sa flotte de combat et de commerce, et notam- « ment *les mesures destinées à prévenir les actes d'hostili- « tés* ; qu'à cet égard, l'ordre donné par les autorités mari- « times, même à un navire de commerce, à plus forte rai- « son à un bateau effectuant le transport de troupes desti- « nées au combat et faisant par suite acte de guerre, de « naviguer tous feux éteints, constitue essentiellement et « sans conteste une mesure de guerre qui s'impose aux arma- « teurs et que ceux-ci ne peuvent discuter ».

3° Vapeurs *Edouard-Shaki* et *Zeno* (Ministre des Finances c. Cie Les Affréteurs Réunis). — *Risque de guerre.*

Ces deux vapeurs s'étaient abordés en Manche, dans la nuit du 31 juillet 1917, alors qu'ils naviguaient l'un et l'autre tous feux éteints, et l'*Edouard-Shaki* avait subi des avaries du fait de cet abordage, avaries dont ses armateurs réclamèrent tout d'abord le remboursement aux armateurs du *Zeno* devant la Cour d'Amirauté de Londres. Mais cette Cour les débouta de leur demande, par le motif que les deux navires, naviguant tous feux éteints, s'étaient trouvés inopinément l'un devant l'autre sans que leurs capitaines respectifs aient eu le temps de faire aucune manœuvre utile pour éviter l'abordage ; que cet accident constituait donc, dans l'espèce, un cas de force majeure.

Les armateurs de l'*Edouard-Shaki* se retournèrent alors contre l'Etat français, qui avait assuré ce vapeur contre les risques de guerre, et ils eurent gain de cause tant en

première instance (Trib. com. Seine, 7 mai 1919) qu'en appel (Paris, 19 janvier 1921) (1).

Aux termes de ces décisions, l'abordage en question était dû uniquement aux conditions exceptionnelles de navigation imposées aux deux navires par les autorités maritimes à titre de mesure de défense contre les sous-marins : dans ces circonstances, et toute faute lourde de leurs capitaines ayant été écartée, l'accident constituait bien un risque de guerre, suivant la lettre et l'esprit de l'article 5 du contrat d'assurance souscrit par l'Etat, dont la partie finale comprenait, parmi les risques couverts, « *tous accidents et fortunes de guerre* ».

4° Vapeurs *Edouard-Shaki* et *Telesfora* (Divers c. Ministre des Finances). — *Risque ordinaire de navigation.*

Ces deux vapeurs s'étaient abordés, en Manche, dans la nuit du 28 mai 1917, et l'un d'eux, le *Telesfora*, coula à la suite de cet abordage. L'*Edouard-Shaki* naviguait alors tous feux éteints, tandis que les feux du *Telesfora* étaient allumés.

La question de savoir si cet abordage constituait un risque de guerre ou un risque ordinaire de navigation a donné lieu à un certain nombre de décisions judiciaires : trois jugements du Tribunal de commerce de la Seine (18 juin 1918, 7 mai 1919 et 16 juin 1920) et un jugement du Tribunal de commerce de Bordeaux (8 août 1918) ; un arrêt de la Cour d'appel de Paris, du 19 janvier 1921 (2), et un arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux, du 21 juin 1920 (3).

Il serait tout à fait inutile pour l'objet de cette étude d'analyser les cinq décisions rendus en première instance, et dont les unes concluent à un risque ordinaire de navigation, tandis que les autres, à la suite de la production par les demandeurs de documents nouveaux, concluent au contraire au risque de guerre. Ce sont les deux arrêts de Cours d'appel qui seuls importent ici.

L'arrêt de la Cour de Paris pose d'abord en principe « que

(1) Ce Rec., t. XXXIII, p. 39.
(2) Ce Rec., t. XXXII, p. 552.
(3) Ce Rec., t. XXXII, p. 366.

« l'abordage est essentiellement un risque de mer, et qu'il « ne peut être tenu pour risque de guerre que lorsqu'il « apparaît comme la *conséquence directe et nécessaire de « conditions spéciales de navigation imposées par l'état de « guerre* ». Puis, il considère comme indiscutable, en fait, « que l'abordage a été occasionné, grâce à un état atmos- « phérique particulièrement défavorable, par différentes « fautes nautiques, dûment établies », des deux capitaines ; d'où il conclut que le fait, pour l'*Edouard-Shaki*, de naviguer tous feux masqués n'a point été la cause déterminante de l'abordage, lequel, dans ces conditions, ne saurait rentrer dans la catégorie des risques de guerre.

L'arrêt de la Cour de Bordeaux est basé sur des motifs analogues : pour qu'un abordage puisse être considéré comme un risque de guerre, il faut, dit-il, qu'il ait été la conséquence directe d'une fortune de guerre ; or, il résulte des documents de la cause qu'il y a eu, dans l'espèce, des fausses manœuvres commises, et que, sans ces fausses manœuvres, l'abordage aurait pu manifestement être évité ; « d'où il suit qu'on n'aperçoit pas entre le sinistre et l'état « de guerre cette relation directe de cause à effet qui doit « apparaître pour caractériser la fortune de guerre ». Conclusion : *risque ordinaire de navigation.*

b) *Navigation en convoi.*

1° Vapeurs *Mentor* et *Zurbaran* (Divers c. Ministre des Finances et Cies d'Assurances). — *Risque ordinaire de navigation.*

Il n'a pas été rendu moins de huit décisions judiciaires — six jugements et deux arrêts — sur le point de savoir s'il y avait lieu de considérer comme un risque ordinaire de navigation, ou comme un risque de guerre, l'abordage survenu, dans la nuit du 28 mars 1917, entre ces deux vapeurs, dont l'un, le *Mentor*, à la suite d'une manœuvre sur tribord ordonnée par le chef du convoi pour lui éviter de tomber sur des récifs qui se trouvaient à sa gauche, se trouva subitement devant le *Zurbaran*, dont la route coupait la sienne, et fut abordé et coulé par ce dernier.

De ces décisions, trois seulement ont conclu au risque de

guerre (Trib. civ. Seine, 20 décembre 1918 (1) ; Trib. com. Seine, 2 septembre 1919 ; Trib. com. Seine, 15 mai 1920 (2) et les cinq autres — dont deux arrêts de Cours d'appel — au risque ordinaire de navigation (Trib. com. Seine, 21 juin 1918 ; Trib. com. Bordeaux, 7 nov. 1918 ; Trib. com. Seine, 12 déc. 1919 (3) ; Cour de Bordeaux, 19 janv. 1920 (4) ; Cour de Paris, 28 juillet 1920 (5).

C'est dans les deux jugements du Tribunal de commerce de la Seine du 21 juin 1918 et du Tribunal civil de la Seine du 20 décembre 1918 que se trouvent le mieux exposées les deux thèses contraires. Nous allons donc en donner une brève analyse.

D'après le premier de ces jugements, la navigation en convoi, bien qu'elle ait été prescrite par l'autorité maritime à titre de mesure de sécurité contre les attaques des sous-marins ennemis, n'est pas spéciale à l'état de guerre ; elle est parfois usitée en temps de paix, et elle comporte, dans les deux cas, de la part des navires faisant partie du convoi, les mêmes mesures de prudence ; bien que subordonnés, pour la direction et la manœuvre générale, aux ordres du chef de convoi, les capitaines des navires convoyés n'en restent pas moins maîtres et, par conséquent, responsables de leurs manœuvres. Dans de telles conditions, la navigation en convoi constitue seulement une aggravation du risque de mer, aggravation qui a pour contre-partie l'augmentation du taux des primes de l'assurance maritime en temps de guerre, mais qui ne saurait en tout cas avoir pour conséquence de modifier la nature même de ce risque.

A quoi le Tribunal civil de la Seine répond qu'il importe peu que ce mode de navigation puisse être également pratiqué pendant la paix, dans des circonstances d'ailleurs exceptionnelles et pouvant ne présenter aucune analogie avec celles de la guerre actuelle ; qu'il est certain qu'en ce qui concerne le *Mentor*, c'est la guerre qui avait nécessité qu'il marchât en convoi, côte à côte avec d'autres bateaux appartenant à des nationalités différentes et filant à des vitesses diverses, c'est-à-dire dans des conditions périlleuses

(1) Ce Rec., t. XXXI, p. 203.
(2) Ce Rec., t. XXXII, p. 550 (en note).
(3) *Gazette du Palais*, 1920. 2. 16.
(4) Ce Rec., t. XXXII, p. 78.
(5) Ce Rec., t. XXXII, p. 547.

sans lesquelles l'abordage ne se serait certainement pas produit. Quant à l'argument tiré de l'augmentation du taux des primes pour l'assurance des risques ordinaires, le Tribunal civil fait remarquer qu'il repose sur une pure pétition de principe, rien ne démontrant que, dans l'intention des assureurs, cette augmentation de primes, qui s'explique déjà suffisamment par l'insécurité générale de la navigation au cours de toute guerre maritime, corresponde également aux risques résultant des mesures spéciales de défense, telles que la navigation en convoi, prescrites par les autorités maritimes par suite ou à l'occasion de la guerre (1).

Il importe de remarquer que le Tribunal de commerce de la Seine a fini par se rallier entièrement à cette thèse dans ses deux jugements des 2 septembre 1919 et 15 mai 1920, dont le dernier contient notamment le considérant suivant : « Attendu que la navigation en convoi tous feux éteints est « une mesure extraordinaire imposée par les circonstances et « nécessitée par la guerre sous-marine intense sévissant à « l'époque où est survenue la perte du *Mentor* ; que c'est « évidemment ce genre de navigation, adopté et imposé par « les autorités maritimes, qui a causé l'abordage, *aucune* « *faute de navigation n'ayant été reprochée au capitaine du* « *Mentor* ».

Nous avons souligné ces derniers mots, car ils vont nous donner, croyons-nous, l'explication de la contrariété qui, à première vue, paraît exister entre les trois décisions précédentes et les deux arrêts des Cours d'appel de Paris et

(1) Sur l'argument tiré par le Tribunal de commerce de ce que la navigation en convoi est usitée parfois en temps de paix, nous avons consulté plusieurs capitaines au long cours, ayant longtemps navigué ; aucun d'eux ne se rappelait avoir vu jamais pratiquer, même exceptionnellement, ce mode de navigation. Le Règlement international de 1897 y fait, il est vrai, allusion dans son article 13, mais seulement en ce qui concerne les « bâtiments à voiles ». La question resterait donc, en tout cas, entière pour les vapeurs.

D'autre part, Valin (Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine de 1681, liv. III, tit. VI, art. 7) fait remarquer « *qu'en temps de* « *guerre,* la prime est tout autrement considérable lorsque le navire « part seul que lorsqu'il est *sous convoi ou escorte* ». Ce mode de navigation était donc usité, au XVIIIe siècle, en vue de diminuer les risques de guerre qui, alors, étaient de plein droit à la charge des assureurs maritimes, et c'était à ce titre d'assureurs des risques de guerre que ces derniers consentaient en pareil cas une réduction de prime.

de Bordeaux concluant au risque ordinaire de navigation. C'est qu'en effet, ces dernières, à la suite d'une enquête plus approfondie sur les circonstances de l'abordage et, notamment, de la communication du rapport de la Commission supérieure des Naufrages, concluant que la responsabilité entière de l'abordage incombait au *Zurbaran*, ont cru devoir en déduire que cet abordage constituait, dans l'espèce, un risque ordinaire de navigation ; en quoi elles n'ont fait que se conformer aux principes généraux consacrés, en cas de pluralité de causes, par la jurisprudence anglaise et française, en rattachant l'événement, pour la qualification du risque — risque de guerre, ou risque de mer — à celle de ses causes ayant le caractère de cause « dominante », ou « prépondérante ».

Ce ne serait donc qu'à la suite d'un examen superficiel que l'on considérerait ces deux arrêts comme ayant admis, en principe, que la navigation en convoi ne constitue pas un risque de guerre. Il suffit, pour s'en convaincre, de constater : 1° que la Cour de Paris, dans son arrêt du 28 juillet 1920, après avoir reconnu « que ce ne sont pas seulement « les actes d'hostilités ou les circonstances d'ordre militaire « qui constituent le risque de guerre », reproduit les conclusions précitées du rapport de la Commission supérieure des Naufrages, et déclare que, dans les circonstances où s'est produit l'abordage du *Mentor* et du *Zurbaran*, « *il n'est point* « *la conséquence nécessaire de la marche en convoi, envi-* « *sagée comme mesure de guerre* » ; — 2° que la Cour de Bordeaux, dans son arrêt du 19 janvier 1920, considère comme acquis aux débats « que la perte du vapeur *Mentor* « est due à une faute de navigation », faute consistant dans la mauvaise exécution, par le *Zurbaran*, d'un ordre qui lui avait été donné par le patrouilleur commandant le convoi, et il ajoute « que l'erreur commise dans l'exécution de « la manœuvre ainsi ordonnée, erreur qui a causé la perte « du *Mentor*, n'a aucune relation directe avec l'état de « guerre ; que, dans ces conditions, ce sont bien exclusive- « ment les assureurs du risque maritime qui se trouvent « obligés d'indemniser l'assuré, ainsi que l'ont, à bon droit, « décidé les premiers juges ».

2° Vapeur *Renée-Hyafil* (Société Maritime et Commerciale

de France c. M. le Commissaire aux Transports maritimes et à la Marine marchande). — *Risque de guerre.*

Ce vapeur, alors qu'il naviguait en convoi, le 29 octobre 1918, vers 8 heures du soir, par une brume épaisse et une nuit très noire, et ayant en outre ses feux de côté masqués, fut abordé par un vapeur resté inconnu, et subit de ce fait d'importantes avaries. La Société Maritime et Commerciale de France ayant assigné l'Etat, assureur des risques de guerre, en responsabilité de ces avaries devant le Tribunal civil de la Seine, ce Tribunal,par jugement du 20 novembre 1920 (1), conclut au risque de guerre, et condamna en conséquence l'Etat au remboursement des dommages.

Dans ce jugement, il est dit notamment que, par le fait des conditions toutes spéciales imposées par le navire patrouilleur aux navires du convoi placé sous ses ordres dans le seul but d'échapper aux attaques des sous-marins ennemis, le *Renée-Hyafil* s'est trouvé dans l'impossibilité de faire usage des mesures protectrices prescrites, pendant la paix, pour éviter les abordages par temps de brume : feux réglementaires allumés, signaux phoniques, ralentissement de la marche, etc...., et que c'est à cette circonstance seule qu'est dû l'abordage, alors d'ailleurs qu'aucune faute quelconque n'a pu être relevée à la charge de l'un ni de l'autre des capitaines des deux navires ; que, dans ces conditions, les avaries faites au *Renée-Hyafil* « ne peuvent être consi-« dérées comme les conséquences d'un des risques de mer « prévus par l'art. 350, C. com., et à la charge des assureurs « de ces risques ».

(*Nota* : Ce jugement a été frappé d'appel par l'Etat, et l'affaire est actuellement pendante devant la Cour de Paris).

3° Vapeur *Norvège* (Desmarais frères c. Ministre des Finances). — *Risque de guerre.*

Ce vapeur, naviguant en convoi et avec ses feux masqués, dans la nuit du 21 juillet 1917, fut abordé par le navire patrouilleur qui évoluait autour du convoi ; il eut l'avant défoncé, et l'eau, pénétrant dans sa coque, détériora sa cargaison.

Par jugement du 18 juin 1918 (2), le Tribunal de com-

(1) *Gazette du Palais*, 1920. 2. 626.
(2) Ce Rec., t. XXXII, p. 392.

merce de la Seine rejeta la thèse de l'Etat consistant à soutenir qu'un abordage survenu dans ces conditions constituait seulement un risque de mer aggravé par l'état de guerre, et non un risque de guerre. « La collision, dit en substance « le Tribunal, est due uniquement à la manœuvre du pa- « trouilleur, qui a coupé le convoi en service commandé ; « or, c'est à l'état de guerre qu'est due cette manœuvre, « qui ne se serait certainement pas produite en temps de « paix ; l'événement rentre donc bien sous l'application de « l'article 5 du contrat souscrit par l'Etat, lequel garantit « l'assuré contre tous dommages et pertes qui surviendraient « aux marchandises assurées..... *par tous accidents et for-* « *lunes de guerre* ».

*
* *

D'après l'exposé qui précède, les principes dont, à de rares exceptions près, s'est inspirée la jurisprudence française en cette matière, peuvent se résumer dans les trois propositions suivantes :

a) Constituent des risques de guerre les risques résultant de toutes mesures, même purement préventives, prises ou ordonnées par l'Etat en vue de protéger ses navires de commerce, aussi bien que sa flotte de combat, contre les attaques de l'ennemi ;

b) Doivent en conséquence être considérés, à ce titre, comme risques de guerre les risques inhérents à la navigation avec feux éteints et/ou en convoi ;

c) Toutefois, pour qu'un accident survenu au cours d'une navigation avec feux éteints ou en convoi puisse être réputé dû à un risque de guerre, il faut que les dangers inhérents à ce mode de navigation en aient été, soit la cause unique, soit tout au moins la cause principale ou dominante.

IV. — Jurisprudence italienne.

L'article 616 du Code de commerce italien, sur la base duquel ont été rendues les deux décisions analysées ci-après, est ainsi conçu : « Les risques de guerre ne sont pas à la « charge de l'assureur si cela n'est pas expressément con-

« venu. Si les risques de guerre sont prévus sans déter-
« mination précise, l'assureur répond des pertes et domma-
« ges qui surviennent aux choses assurées par suite
« d'hostilités, de représailles, d'arrestations, de captures,
« ou de molestations quelconques d'un gouvernement ami
« ou ennemi, de droit ou de fait, reconnu ou non, et, en
« général, par suite de tous faits et de tous accidents de
« guerre ».

Pour les navires réquisitionnés pendant la dernière guerre par le Gouvernement italien, le contrat de réquisition stipulait que le Ministère de la Marine prenait à sa charge les risques de guerre, tels qu'ils sont définis audit article 616.

On remarquera que cet article est la reproduction presque textuelle de la clause française d'assurance contre les risques de guerre.

1° Vapeurs *Europa* et *Clan-Maclechlan* (Syndicat Maritime Italien c. Deldotto). — *Risque de guerre.*

L'objet de ce procès était une demande d'indemnité formulée contre le Syndicat Maritime Italien, assureur des risques de guerre, pour la mort d'un marin du vapeur *Europa*, à la suite de la collision de ce navire avec le vapeur *Clan-Maclechlan* au cours d'une navigation tous feux éteints. Le Syndicat, pour contester sa responsabilité dans la circonstance, soutenait qu'on ne devait considérer comme « accidents de guerre », au sens de l'article 616, que ceux qui sont la conséquence directe et immédiate des hostilités, tels que l'éclatement d'un obus à bord, un torpillage, un heurt de mines, ou autres faits analogues, tandis que, dans le cas en litige, la guerre n'avait été que la cause éloignée de l'accident. Mais cette interprétation ne fut pas admise par le Tribunal de première instance, et la décision de ce Tribunal, concluant au risque de guerre, fut confirmée par arrêt de la Cour de Gênes en date du 26 juillet 1918 (1).

Aux termes de cet arrêt, l'assurance contre les risques de guerre, dans les conditions prévues par l'art. 616 du Code de commerce, doit comprendre tous les périls et dommages qui sont une conséquence de l'état de guerre, soit qu'ils résultent d'une aggression de l'ennemi, soit qu'ils proviennent

(1) Cet arrêt est rapporté dans la *Rivista di Diritto Commerciale*, 1919, vol. XI.

d'autres causes ayant leur origine dans l'état de guerre. Si donc il est prouvé — comme c'est ici le cas — que l'*Europa* naviguait à toute vitesse et avec ses feux éteints pour se conformer aux ordres de l'autorité compétente, édictés, non pour la réglementation de la police ordinaire des mers, mais pour éviter les risques d'une attaque éventuelle de l'ennemi contre le navire, et que ce mode périlleux de navigation, provoqué nécessairement par l'état de guerre, a été, sans qu'il y ait eu faute de la part du capitaine, la cause de l'abordage dans lequel le marin Deldotto a perdu la vie, on doit en conclure que l'accident est survenu par suite d'un risque de guerre, et que l'indemnité est due par l'assureur de ce risque.

2° Vapeurs *Adriatico* et *Rose* (Société de Navigation à vapeur « Puglia » c. Ministère de la Marine et Société d'assurance « La Mutua Marittima Nazionale, Italia e Liguria »). — *Risque ordinaire de navigation.*

Dans la nuit du 17 au 18 mars 1918, le vapeur italien *Adriatico*, qui naviguait en convoi, sous l'escorte d'un contre-torpilleur, fut abordé et coulé par le vapeur anglais *Rose*, qui naviguait également en convoi. Il était alors réquisitionné par le Gouvernement italien, qui, aux termes du contrat de réquisition, prenait à sa charge les risques de guerre.

La Société armateur de l'*Adriatico* notifia le délaissement de ce vapeur tant au Ministère de la Marine qu'à la Société d'assurance qui avait couvert les risques ordinaires de navigation, mais ces derniers refusèrent l'un et l'autre d'admettre leur responsabilité. Le litige fut, en conséquence, porté devant la Commission Arbitrale instituée par décret du 16 juin 1918 auprès du Ministère des Transports maritimes et par chemins de fer, et, à la date du 16 avril 1919, cette Commission Arbitrale rendit une sentence condamnant au paiement de la perte l'assureur des risques ordinaires de navigation (1).

Les motifs de cette décision peuvent se résumer comme suit :

(1) Cette décision est rapportée dans la Revue *Il Diritto Marittimo*, année 1919, p. 180.

La formule générale « tous faits et accidents de guerre » par laquelle se termine l'énumération de l'art. 616, C. com., comprend évidemment les conséquences, non pas seulement des actions guerrières, mais encore de toutes mesures ou dispositions ayant avec la guerre un lien étroit de dépendance, et les prescriptions des autorités maritimes relatives à la navigation en convoi font sans aucun doute partie de ces mesures. Mais encore faut-il, pour que l'article 616 soit applicable en pareil cas, que le lien de causalité entre le risque de guerre et le sinistre ne se soit pas trouvé rompu par l'intervention d'un autre facteur, tel qu'une manœuvre défectueuse imputable à celui qui avait la responsabilité de la marche du navire, et sans laquelle le sinistre, nonobstant les difficultés inhérentes à la navigation en convoi, aurait certainement pu être évité. Or, il est établi par l'enquête à laquelle l'abordage entre l'*Adriatico* et le *Rose* a donné lieu de la part de la Marine que cet abordage ne se serait pas produit sans des erreurs de signaux commises successivement par l'un et par l'autre de leurs capitaines. Dans ces circonstances, le sinistre ne saurait être considéré comme la conséquence d'un risque de guerre, et l'Administration de la Marine doit donc être mise hors de cause.

V

Malgré son aridité, cette revue détaillée des principales décisions rendues sur la matière en Angleterre, en France et en Italie, était indispensable pour nous permettre de faire ressortir avec quelque exactitude tant les différences qui les séparent que les points de contact qui les unissent, et cela, au double point de vue : *a*) de la qualification du risque — risque de guerre ou risque de mer — inhérent à ces deux modes de navigation, navigation avec feux éteints et navigation en convoi ; *b*) de la détermination du rapport de causalité entre le risque et l'accident auquel on prétend le rattacher.

A) *Sur la qualification des risques inhérents à la navigation avec feux éteints ou en convoi.*

A cet égard, les solutions admises par la jurisprudence anglaise diffèrent diamétralement de celles consacrées par les deux autres. Mais cette divergence, nous ne saurions trop

le répéter, n'a pas sa source dans des conceptions théoriques opposées ; elle est due uniquement à la différence de rédaction des contrats que les juges devaient prendre pour base de leurs décisions. En Angleterre, les termes « hostilités ou opérations de guerre » de la clause F. C. & S. leur permettaient difficilement de comprendre au nombre des risques de guerre ceux résultant de ces deux modes de navigation, au moins lorsque des navires de commerce étaient seuls en cause, et en l'absence de toute attaque actuelle ou imminente de l'ennemi. En effet, le mot « hostilités » s'entend uniquement d'*actes ennemis*, d'*actes de guerre*, et l'expression « opérations de guerre », quoique plus large que la précédente, ne saurait en tout cas s'appliquer à des navires naviguant dans un but purement commercial. C'est pourquoi nous avons vu les tribunaux anglais n'admettre en pareil cas le risque de guerre que si l'accident donnant lieu au litige avait été occasionné ou subi par un navire affecté, à un titre quelconque, à un service de guerre.

En France et en Italie, par contre, les termes de la clause usuelle « tous accidents et fortunes de guerre » étendent bien davantage le champ d'action offert aux juges pour la détermination du risque de guerre. L'expression « fortunes de guerre » s'entend en effet ici de tous événements malheureux arrivés sur mer du fait de la guerre. D'où les conclusions suivantes : 1° Rien ne permet de limiter le risque de guerre aux conséquences d'actes d'hostilités proprement dits, et il doit, en toute logique, s'étendre également aux mesures de défense prises ou ordonnées pour permettre aux navires d'échapper à ces actes d'hostilité ; — 2° on ne comprendrait pas davantage que son champ d'action fût restreint aux mesures prises pour échapper à des actes d'hostilités actuels, ou même imminents, la logique imposant la même solution pour les mesures d'un caractère préventif, c'est-à-dire ayant pour but d'empêcher les actes d'hostilités de se produire ; — 3° enfin, il importe peu que ces mesures aient un caractère particulier ou général ; il suffit que, par leur nature même, *elles créent un risque nouveau*.

Sur la nécessité de cette dernière condition, « création d'un risque nouveau », nous donnons notre entière adhésion à la doctrine suivant laquelle les risques de mer simplement aggravés par suite de l'état de guerre ne se transforment pas, par là même, en risques de guerre. Mais, où nous ne

sommes pas d'accord avec certains partisans de cette doctrine, c'est sur l'application qu'ils en font à la navigation avec feux éteints ou en convoi, en soutenant que ces deux modes de navigation ne constituent qu'une aggravation des risques de mer, et ne modifient pas, par conséquent, la nature de ces risques. Telle est notamment l'opinion de M. le professeur G. Ripert, du moins en ce qui concerne la navigation en convoi. Car, pour la navigation sans feux, il reconnaît, après quelque hésitation, qu'il s'agit là « d'une « mesure de défense contre un acte d'hostilités d'un Etat « belligérant, mesure imposée aux armateurs par l'autorité « militaire, et non simple précaution prise par le capitaine « à ses risques et périls », que c'est donc « une mesure de « guerre au premier chef » (1).

Quant à la navigation en convoi, il admet la solution contraire, par le double motif : 1° que ce mode de navigation n'est pas spécial au temps de guerre, qu'il est également pratiqué en temps de paix. A cet argument, le Tribunal civil de la Seine a fait, suivant nous, une réponse péremptoire dans son jugement du 20 décembre 1918 rapporté ci-dessus (v. aussi *suprà*, p. 247, notre note sous ce jugement) ; — 2° que, dans cette navigation, les capitaines restent maîtres de leur manœuvre, et par conséquent responsables de leurs erreurs ; en quoi l'éminent professeur commet certainement une inexactitude, car il est de notoriété que, dans la navigation en convoi, telle qu'elle était organisée pendant la guerre par les autorités maritimes, les capitaines des navires convoyés ne suivaient pas les routes qu'ils voulaient, ne marchaient pas à la vitesse qu'ils voulaient, n'observaient pas entre eux les distances qu'ils voulaient, et se trouvaient constamment contrecarrés dans leurs manœuvres par les ordres du chef de convoi, ordres qui n'étaient pas toujours très judicieux, mais auxquels ils étaient néanmoins forcés d'obéir, faute de quoi ils étaient passibles des peines prévues par la loi du 2 juillet 1916 (2).

(1) Circulaire n° 1053 du Comité Central des Armateurs de France. Observations, p. 95.

(2) Aux termes de l'article unique de cette loi, le capitaine d'un navire convoyé qui ne se conformait pas aux ordres du chef de convoi encourait une peine d'emprisonnement de six jours à six mois et une amende de cinq cents francs au maximum, ou l'une de ces deux peines seulement.

La distinction établie par M. Ripert entre ces deux modes de navigation ne nous paraît donc pas justifiée. L'un et l'autre — et peut-être même ce dernier plus encore que l'autre — présentent ce caractère de *contrainte* imposée par les autorités militaires à la liberté de manœuvres des capitaines qui, suivant un arrêt de la Cour de Paris du 22 février 1881 (1), caractérise le risque de guerre.

A plus forte raison n'admettons-nous pas la thèse défendue, très brillamment d'ailleurs, par M. Aldo Luzatti, professeur libre de Droit Maritime à l'Université de Gênes (2) qui, sur la base de cette même distinction entre le risque de guerre et le risque de mer aggravé, refuse le caractère de risque de guerre « à toutes dispositions d'ordre général édictées « en temps de guerre par les autorités dans un but de défense « préventive contre les attaques de l'ennemi, en tant que « ces dispositions tendent seulement à la suppression totale « ou partielle des mesures de sécurité adoptées en temps de « paix pour éviter les sinistres de navigation ordinaire.... » Bien entendu, dans ce système, les dangers résultant de la navigation sans feux ou en convoi ne sont que des risques ordinaires de navigation, et il ne reste plus comme risques de guerre, suivant M. Luzatti, que « la prise, la « mine fixe ou dérivante, le torpillage, l'abordage par un « navire de guerre dans un but d'offensive, la canonnade... « les accidents de navigation occasionnés par la poursuite « de l'ennemi ».

C'est là évidemment un système qui, en théorie, peut très bien se défendre. Mais nous croyons avoir suffisamment démontré — et la majorité des décisions judiciaires est avec nous sur ce point — qu'il n'est conforme ni au texte, ni à l'esprit des clauses d'assurance sur lesquelles, seules, avaient à statuer les tribunaux.

B) *Sur la détermination du rapport de causalité entre le risque et l'accident.*

La nature même du risque étant ainsi déterminée, il ne reste plus qu'à rechercher, dans chaque cas particulier, quelle influence, quelle action ce risque a pu avoir sur le sinistre.

(1) Vapeur *Francia Elena* (Aff. Vengohechea et Cie c. Assureurs).

(2) « Notes sur les risques de guerre dans l'Assurance Maritime », Revue *Il Diritto Commerciale*, juillet-sept. 1919.

La solution de cette dernière question est simple lorsqu'aucun autre élément que ce risque lui-même n'a concouru au sinistre. Tel est notamment le cas de l'abordage entre deux navires naviguant tous feux éteints lorsqu'aucune autre circonstance que cette extinction des feux ne peut expliquer l'accident. Mais il arrive fréquemment que d'autres facteurs entrent en jeu, tels que les circonstances atmosphériques, des fautes de manœuvres des capitaines, ou tous autres éléments d'action ayant essentiellement le caractère de risques ordinaires de navigation. C'est alors que devient particulièrement délicate la tâche du juge, appelé à rechercher quel est, entre ces différents facteurs, celui qui doit être considéré comme la véritable cause du sinistre. La législation anglaise, nous l'avons vu, a cru supprimer cette difficulté au moyen de la règle de la « causa proxima » ; mais l'analyse que nous avons faite précédemment des principales décisions rendues en cette matière par les tribunaux anglais a suffisamment démontré qu'elle n'avait pas atteint son but ; car nulle part on n'a autant discuté, dans ces derniers temps, qu'en Angleterre, sur cette question de cause (v. notamment les observations de Lord Justice Srutton à ce sujet dans l'affaire *Saint-Oswald-Suffren* ; circulaire n° 1053 du Comité Central des Armateurs de France, p. 76, et ce Rec., XXXI, p. 63).

En France, où les tribunaux ne sont pas liés par une règle analogue, c'est à la sagacité des juges seule que la loi laisse le soin de résoudre cette difficulté, qui, comme le fait très justement remarquer M. Henri Aubrun (1), n'est pas spéciale à la question des risques de guerre, mais est commune à toutes celles qui tendent à définir une responsabilité, soit contractuelle, soit quasi-délictuelle, soit pénale, toutes exigeant la démonstration d'une relation de cause à effet.

Toutefois, en cas de causes multiples, cette appréciation souveraine laissée aux juges risquerait de s'égarer dans la complexité des faits si elle n'était pas guidée par une règle directrice. Cette règle directrice, la doctrine et la jurisprudence se sont attachées à la formuler, en caractérisant la cause qui, en pareil cas, doit l'emporter sur les autres. Ont été notamment proposées les formules suivantes :

(1) « Etude sur la distinction entre les risques de guerre et les risques maritimes proprement dits ». *Dalloz*, 1920, 2, pp. 49 et suiv.

Cause immédiate, cause nécessaire, cause fatale, cause directe, cause déterminante, cause dominante, cause prépondérante, etc.

Cette dernière formule « cause prépondérante » est celle qu'a défendue devant la Cour d'Aix, dans l'affaire *Djurjura-Empress-of-Britain* (rapportée ci-dessus), l'éminent avocat Me Léopold Dor, dont nous croyons intéressant de reproduire les explications, telles qu'elles résultent de ses notes de plaidoiries, qu'il a bien voulu nous communiquer.

« On ne peut parler de cause fatale, car les notions de « causalité et de fatalité jurent d'être accouplées ; cause « efficiente n'est pas suffisamment précis, et *causa proxima*, « si on l'entend dans le sens de l'ancienne jurisprudence « anglaise, la cause vraiment immédiate, n'est pas juridi- « que, alors que, si on l'entend dans le sens de la jurispru- « dence récente (*Suffren* et *St-Oswald*), l'expression ne veut « plus rien dire.

« Nous proposons celle de cause *prépondérante*.

« Un abordage est un fait unique dans le temps et dans « l'espace ; c'est le contact de deux navires ; c'est une syn- « thèse. Pour déterminer la proportion des causes de guerre « et des causes maritimes, il faut faire l'analyse de cette « synthèse. Il est très rare qu'un fait ait une cause unique ; « et le système qui consiste, pour retrouver la cause, à dire : « si le premier phénomène n'avait pas existé, le second ne « se serait pas produit, est un système trompeur. En effet, « si le phénomène *a* est la résultante de quatre causes *b*, *c*, « *d* et *e*, et que le phénomène *e* n'ait qu'une importance « infime, soit 10 %, il suffira que le phénomène *e* n'ait pas « existé pour que le phénomène *a* ne se produise pas. S'il « en était autrement et si le phénomène *a* pouvait se pro- « duire sans que le phénomène *e* le précède, il en résulterait « que le phénomène *e* ne fait pas partie à un degré quelcon- « que des causes du phénomène *a*.

« Par conséquent, le système de la suppression, consistant « à dire : la cause de cet abordage est maritime, puisque, « s'il n'y avait pas eu de brume, malgré l'extinction des « feux, il n'y aurait pas eu d'abordage, — ou encore : cet « abordage est un risque de guerre, puisque, malgré la « brume et la faute du capitaine, s'il n'y avait pas eu « extinction des feux, il n'y aurait pas eu abordage, est un « système vain.

« La vraie méthode, c'est d'analyser toutes les causes « qui ont contribué à produire le phénomène, soit l'abor- « dage, de les doser quantitativement autant que faire se « peut, et de voir quelle est celle qui est prépondérante.

« En général, lorsqu'on aura soigneusement analysé les « faits, on trouvera assez facilement que l'extinction des « feux a eu une importance bien plus grande que la faute « du capitaine ou la brume, ou, au contraire, on s'apercevra « que le capitaine a fait une fausse manœuvre tellement « caractérisée que c'est cette faute, et non l'extinction des « feux, qui a été la cause de l'abordage. »

On ne pouvait, à notre avis, mieux analyser la notion de cause dans son application à la matière ; aussi est-ce sans aucune restriction que nous adoptons, pour notre part, la formule ainsi proposée.

E. Audouin
Docteur en droit
Secrétaire du Comité des Assureurs Maritimes
de Paris.

The reception of the Hague Rules, 1921, in the United Kingdom (1)

In the seventh of the Resolutions passed by the International Law Association in their meeting at the Hague on the 3rd day of september 1921 the Maritime Law Committee had expressed their wish that the adoption of the Rules should be secured so as to make the same effective in relation to all transactions originating after January 31st, 1922. Steps were almost immediately taken by those who had participated in the Hague Conference to bring the Rules before the mercantile community in Great Britain and to obtain an expression of opinion from those for whose benefit the work was undertaken and achieved at the Hague.

Generally speaking, their reception in Great Britain has been a favourable one. There have been criticisms. These are unavoidable. In matters of this magnitude where through international co-operation not only various systems of law have to be conciliated, but also the practice prevailing in various classes of trade have to be harmonised, it is obvious that success can only be attained by compromise, and compromise necessarily leaves certain people dissatisfied

(1) V. the English text of the Hague Rules 1921, this Review, XXXIII, p. 198; the official French text is published in this number, part DOCUMENTS.

The Hague Rules have not the same binding character as a Statute or an international Treaty duly ratified ; their application is subject to the consent of the parties.

It is therefore highly interesting to know the reception of those rules and how far they have already been accepted. Such is, especially with regards to the British maritime community, the subject of the article which Dr W. R. BISSCHOP, the eminent and active honorary secretary of the Maritime Law Committee of the Hague Conference, was kind enough to write for this Review.

To Dr BISSCHOP's article is added its French translation, for which we are indebted to the kindness of M. Roger VÉRON, doctor of law.

We intended to publish an article on the origin and the scope of the Hague Rules in this number ; owing to want of space we are obliged to postpone the publication of that article to the next number (*The Ed.*).

Accueil fait dans le Royaume-Uni aux Règles de la Haye de 1921 (1)

Dans la septième résolution adoptée par l'Association de Droit International, dans sa Conférence de La Haye, le 3 septembre 1921, le Comité de Droit Maritime avait exprimé le vœu que les Règles nouvelles fussent adoptées de manière à entrer en vigueur pour toutes les transactions commerciales conclues à partir du 31 janvier 1922. Les personnalités qui avaient pris part à la Conférence de la Haye se mirent immédiatement à l'œuvre pour porter les dites Règles à la connaissance du monde commercial du Royaume-Uni, afin de provoquer l'appréciation de ceux qui devaient bénéficier de la tâche entreprise et terminée à La Haye.

D'une manière générale, ces Règles ont été favorablement accueillies en Grande-Bretagne. Il y a eu des critiques : elles étaient inévitables. Dans les questions d'une telle envergure où il s'agit, par une coopération internationale, non seulement de concilier des systèmes législatifs dissemblables, mais encore de mettre en harmonie les errements suivis dans des branches commerciales distinctes, il est évident que le succès ne peut être obtenu que par voie de compro-

(1) Voir le texte anglais des Règles de la Haye, 1921, ce Rec., t. XXXIII, p. 198 ; le texte officiel français est publié dans la présente livraison, *infrà*, partie Documents.

Les Règles de la Haye n'ont pas le caractère impératif d'une loi ou d'une convention internationale dûment ratifiée et promulguée ; leur application est subordonnée à l'acceptation des parties. Il est donc du plus haut intérêt de connaître les appréciations portées sur ces Règles et les adhésions qui leur sont dès à présent données. Tel est, spécialement en ce qui concerne le monde maritime britannique, l'objet de l'article que M. W. R. Bisschop, l'éminent et actif secrétaire du Comité de Droit maritime de la Conférence de la Haye, a bien voulu écrire pour la *Revue*.

L'article de M. W. R. Bisschop est accompagné de sa traduction française, que nous devons à l'obligeance de M. Roger Véron, docteur en droit.

Notre dessein était de publier également dans cette livraison une étude sur l'origine et la portée des Règles de la Haye. L'extrême abondance des matières nous contraint de renvoyer cette publication à notre prochain numéro *(Note de la Rédaction)*.

who consider that in the giving and taking they have been singled out for the former prerogative.

The Rules aim at being a Code for all trades in all countries containing provisions of so general a character as being acceptable as a minimum upon which special trades may base any special conditions which prevail in special circumstances. The great demand for regulation came from those shippers whose transport requirements are mainly provided by the so-called liners, that is to say regular lines of steamships laden with general cargo of a great variety all of which is carried under the same conditions and regulations in bills of lading, and where it is practically speaking impossible for a single shipper to make a contract of affreighment of his own.

To them the Hague Rules, 1921 were most welcome. Those districts where the demand for liners accomodation is greatest were the first to adopt the Rules. We find resolutions to that effect passed by the Chambers of Commerce of Manchester, Birmingham, Coventry, Sheffield, Bradford, Liverpool, Aberdeen, Dundee, Edinburgh, Blackburn, Huddersfield, Northampton and Belfast. Other Chambers of Commerce did not pass any resolutions themselves, but participated through their delegates at the meeting of the Associated Chambers of Commerce held at Sheffield on 20th october 1921 in passing the following resolution, viz. :

> « That the Association of British Chambers of Commerce records its approval of the Rules to be known as The Hague Rules, 1921, defining the risks to be assumed by Sea Carriers under Bills of Lading which were drawn up and unanimously agreed upon by the Maritime Law Committee and adopted by the International Law Association at the Hague Conference on September 3rd 1921. Further, that the Association believes that the international application of these Rules will greatly facilitate trade betwen all countries, and urges all concerned in the

mis. Or, les compromis ne vont généralement pas sans mécontenter certaines gens qui estiment avoir été sacrifiés dans la balance des concessions et des avantages consentis.

Le but des Règles est de constituer, pour toutes les branches du commerce et dans tous les pays, un Code dont les dispositions présenteront un caractère d'une telle généralité, qu'elles seront susceptibles d'être acceptées par tous les commerces comme un minimum sur lequel pourront être édifiées toutes les conditions particulières qui doivent régir les circonstances spéciales. Le mouvement en faveur de la réglementation a pris naissance parmi les chargeurs dont les transports sont généralement effectués par les navires dits « liners », c'est-à-dire par des vapeurs faisant des lignes régulières et transportant des marchandises de nature très diverse, mais dont la totalité est soumise à un régime commun, sous le même type de connaissement, chaque chargeur se trouvant ainsi dans l'impossibilité pratique de faire prévaloir ses conditions dans un contrat d'affrètement personnel.

Pour ceux-ci, les Règles de la Haye de 1921 furent les bienvenues. Elles sont adoptées en tout premier lieu par ces mêmes districts où prédomine la demande de tonnage par lignes régulières. Nous trouvons des résolutions votées en ce sens par les Chambres de Commerce de Manchester, Birmingham, Coventry, Sheffield, Bradford, Liverpool, Aberdeen, Dundee, Edimbourg, Blackburn, Huddersfield, Northampton et Belfast. D'autres Chambres de Commerce, sans avoir elles-mêmes voté de résolutions, ont néanmoins, par la voie de leurs délégués, participé à la résolution suivante qui a été votée, le 20 octobre 1921, par l'Association des Chambres de Commerce :

> « Que l'Association des Chambres de Commerce britanniques enregistre son approbation des Règles connues sous le nom des Règles de La Haye de 1921, qui définissent les obligations du transporteur par mer sous le régime de connaissements, dont les clauses ont été rédigées et adoptées par le Comité de Droit Maritime et acceptées par l'Association de Droit International à la Conférence tenue à La Haye le 3 septembre 1921. — Que l'Association est, en outre, convaincue que l'application internationale de ces Règles contribuera à faciliter les échan-

United Kingdom to endeavour to secure their universal and exclusive use ».

Those who voted against could not be counted antagonists. They were mainly of opinion that time should be allowed for more careful consideration, like the delegates of the Glasgow Chamber of Commerce. Soon afterwards the Council of that Chamber appointed a Committee for the consideration of the Rules and to report (1).

The Rules were further accepted by the Manchester Association of Importers and Exporters, the Manchester Cotton Association, the Manchester Marine Insurance Association, the sub-Committee set up by the Liverpool United General Produce Association and the Council of Tobacco Manufacturers of Great Britain and Ireland.

They were sympathically received by the British National Committee of the International Chamber of Commerce and the British Imperial Council of Commerce and have since obtained the sanction of the Executive Council of the International Chamber of Commerce.

The Rules were equally welcome to the bankers. Their institution might be compared with a clearing house where these negotiable documents in their thousands, covered with innumerable clauses in small type have become the nightmare of the men on whom the burden rests to finance them. Bankers have more than any others felt the necessity of simplification and standardisation of bills of lading and the Rules which their delegates at the Hague Conference had assisted so much in framing, were unanimously approved by the British Bankers Association.

(1) The Committee, although appreciating the Hague Rules, reported adversely to their being adopted by voluntary agreement and the Glasgow Chamber on 12 december 1921 passed a resolution stating that they were bound to their approval of the Imperial Shipping Committee's proposal that there should be uniform legislation throughout the Empire, but that they were prepared to accept as a basis for such legislation the Hague Rules, 1921.

ges internationaux et, en ce qui concerne le Royaume-Uni, elle engage vivement tous les intéressés à faire tous leurs efforts en vue d'en assurer la mise en pratique ».

Ceux dont le vote fut en sens contraire ne peuvent même pas être considérés comme des antagonistes. La plupart demandaient simplement le temps nécessaire pour se livrer à un examen plus appronfondi. Il en fut ainsi pour les délégués de la Chambre de Commerce de Glasgow ; peu de temps après, le Conseil de cette Chambre chargeait un Comité d'étudier les Règles et de lui adresser un rapport à leur sujet (1).

Les Règles furent ensuite acceptées par l'Association des Importateurs et des Exportateurs de Manchester, l'Association Cotonnière de Manchester, l'Association des Assurances Maritimes de Manchester, par le Sous-Comité organisé par la « Liverpool United General Produce Association » et par le Conseil des Manufacturiers de Tabacs de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Elles furent favorablement accueillies par le Conseil National Britannique de la Chambre de Commerce Internationale et par le Conseil Britannique impérial du Commerce, et ont obtenu depuis l'adhésion du Conseil exécutif de la Chambre de Commerce Internationale.

Les banquiers furent également en faveur des Règles de La Haye. Leur institution n'est, en somme, qu'une chambre de compensation, où les documents négociables, présentés par milliers et comportant des clauses innombrables en caractères minuscules, sont devenus le cauchemar de ceux qui ont à les financer. Plus que tous les autres, les banquiers ont senti la nécessité de simplifier et d'uniformiser les connaissements. Les Règles, à l'élaboration desquelles les délégués des banquiers à La Haye avaient contribué pour une si large part, furent unanimement approuvées par l'Association des Banquiers Britanniques.

(1) Le Comité, tout en appréciant la valeur des Règles de La Haye, conclut, dans son rapport, contre leur adoption par voie de consentement volontaire et la Chambre de Commerce de Glasgow, dans une résolution votée le 12 décembre 1921, déclara qu'elle se trouvait engagée par l'approbation qu'elle avait donnée à la proposition de l'Imperial Shipping Committee réclamant une législation uniforme pour l'Empire tout entier, mais qu'elle était disposée à accepter les Règles de La Haye 1921 comme base de cette législation.

The underwriters whose interests are less involved approved of the Rules for similar reasons and resolutions for their adoption were passed by the Institute of London Underwriters, the Liverpool Underwriters Association, Lloyd's Underwriters, the Committee of Management of the Association of Underwriters, Insurance Brokers at Glasgow and the Manchester Marine Insurance Association.

Less enthusiasm was evinced from other quarters.

The special trades whose cargoes are mainly carried in bulk and who, on account of the similarity of interests are accustomed to combine all traders in their particular class, had not felt the necessity of international regulation by general rules. Most of them are of an international character themselves. The regulations which have been agreed between them and the shipowners are mostly contained in charter-parties and in their combined organisation they are able to obtain from the shipowner consideration of wants which regard all the members of their trade.

It was not surprising to find that the satisfaction felt by the members belonging to these classes with existing conditions should render them suspicious of any endeavour to extend general regulations to their trade as well. Special provisions fitting in with their particular trade had, with some difficulty been obtained from the shipowners and the adoption of any rules which had not yet stood their test in practice might — in their feeling — jeopardise their own organisation. In the opinion of some trades this difficulty might be obviated by legislation which would be compulsory for shipowners. Others — especially the timber trade — could not be conciliated by this outlook of compulsory adherence and preferred to hold aloof from the Hague Rules altogether (1).

(1) This attitude is plainly recorded in the resolution passed by the British Coal Exporters Federation on 18 January 1922 to the effect that having considered carefully the Hague Rules they are of opinion that these Rules modify and restrict the rights of shippers of bultk cargoes such as coal for which shipowners and shippers through their accredited organisations mutually agree bills of lading ; that coal expor-

Les assureurs, dont les intérêts sont moins engagés dans la question, ont approuvé les Règles pour des raisons similaires, et des résolutions en leur faveur ont été prises par l' « Institute of London Underwriters », l'Association des Assureurs de Liverpool, le Lloyd's, le Comité de l'Association des Assureurs et Courtiers d'Assurances de Glasgow, et la « Manchester Marine Insurance Association ».

On rencontra moins d'enthousiasme dans les autres sphères.

La nécessité d'une réglementation internationale, par voie de Règles générales, ne s'est pas fait sentir dans les branches spéciales du commerce où les transports s'effectuent le plus généralement par cargaisons « en vrac » et où la similitude des intérêts a développé l'habitude des groupements. La plupart de ces commerces présentent eux-mêmes un caractère international. Les stipulations qui ont été le résultat d'accords intervenus avec les armateurs sont le plus souvent insérées dans des chartes-parties et, sous la pression des groupements organisés, l'armateur s'est trouvé dans l'obligation de tenir compte des nécessités commerciales qui intéressent tous les membres de la corporation.

Ces derniers se trouvant pleinement satisfaits des conditions actuelles, il était naturel qu'ils envisagent avec une certaine appréhension toute tentative destinée à étendre les règles générales à leur branche particulière. Ils avaient, non sans difficultés, obtenu des armateurs des conditions spéciales, parfaitement adaptées à leur commerce, de telle sorte que l'adoption de règles nouvelles, qui n'ont d'ailleurs pas encore été soumises au crible de l'expérience, risquait, à leur avis, de compromettre toute leur organisation. Certains commerces émirent l'avis que ces difficultés pourraient être évitées par des dispositions législatives qui seraient obligatoires pour les armateurs. D'autres, et spécialement le commerce des bois, ne pouvaient pas admettre cette application obligatoire et préféraient se tenir complètement à l'écart des Règles de La Haye (1).

(1) Cette attitude ressort pleinement de la résolution votée par la Fédération des Exportateurs Britanniques de charbon, le 18 janvier 1922. Dans cette résolution il est dit qu'après examen des Règles de La Haye, la Fédération est d'avis que ces Règles modifient et restreignent les droits des chargeurs de marchandises en vrac, telles que le charbon, pour lesquelles armateurs et chargeurs, par l'inter-

It is a curious coincidence that in 1910-11 a similar attitude have been taken by the timber trade against the Canadian Water Carriage of Goods Act 1910. Their opposition against the Act was so great theat in 1911 an amending Act was passed whereby the timber trade was excluded from the provisions of the 1910 Act.

Of course, fear of the unknown can only be overcome by experience and practice. Once the Rules have been made effective and once their effect has been felt for a number of years and tested in a number of cases, they will be better understood. It may be expected that gradually one after another the smaller objections will be silenced or solutions found and that this will end in the universal adoption of a Code which has for so long vainly been wanted.

The desire for legislation is more difficult to contend with. The distrust of shipowners as a class, who succeeded in gradually extinguishing their responsibilities as common carriers, the existing legislation in the United States of America and Colonies of Canada, Australia and New-Zealand and the successful work of the Imperial Shipping Committee have convinced a number of cargo owners in Great Britain and abroad that legislative measures only can restore the balance and compulsorily modify existing conditions.

This fallacy is not so obvious. To those who only think imperially and to whom English common law is an ascertainable measure it may seem desirable to sacrifice elasticity to the legal sanction which voluntary agreement and custom seem to lack. They overlook the manifold customs which are observed and adhered to in mercantile circles

ters are satisfied with bills of lading such adjusted and disapprove of the Rules being applied to their trade.

Par une coïncidence curieuse, le commerce des bois avait déjà adopté une attitude identique en 1910-1911 à l'encontre de la loi canadienne sur le transport des marchandises par eau. Cette opposition avait été tellement vive qu'un amendement fut voté en 1911, aux termes duquel le commerce des bois se trouvait dorénavant affranchi des stipulations de l'Act de 1910.

Naturellement, c'est uniquement par l'expérience et la pratique qu'il est possible de surmonter la crainte de l'inconnu. Lorsque les Règles auront été mises en application et que leurs effets auront pu être appréciés pendant un certain nombre d'années et qu'elles auront, d'autre part, été éprouvées dans un grand nombre de cas différents, elles seront mieux comprises. On peut s'attendre à ce que les objections d'ordre secondaire disparaissent graduellement ou reçoivent même une solution et, par ce moyen, on aboutira à l'adoption universelle d'un Code qui a été depuis si longtemps vainement attendu.

La méthode de réglementation par voie législative est plus difficile à combattre. Un sentiment de défiance à l'égard des armateurs en général, qui ont réussi à s'exonérer progressivement de toutes les responsabilités incombant au transporteur de droit commun, la législation en vigueur aux Etats-Unis d'Amérique et dans les Colonies du Canada, d'Australie et de la Nouvelle-Zélande et l'œuvre menée à bonne fin par le Comité Impérial de la Navigation (Imperial Shipping Committee), ont fait naître parmi le monde des chargeurs, en Grande-Bretagne comme à l'étranger, la certitude que l'équilibre ne saurait être rétabli que par des mesures législatives, qui pourraient seules apporter des modifications impératives à l'état de choses actuel.

L'erreur n'est pas ici aussi évidente. A ceux qui ne voient les choses que du point de vue impérial, et pour lesquels le droit commun anglais est une commune mesure, il peut sembler désirable de sacrifier l'élasticité à la sanction législative qui fait défaut aux accords volontaires et à la coutume. Ils négligent les usages multiples qui sont acceptés

médiaire de leurs organisations autorisées, se sont mis d'accord sur des formules de connaissements ; que les exporteurs sont satisfaits des connaissements ainsi établis, et désapprouvent la mise en application des Règles de La Haye pour leur branche particulière de commerce.

with greater tenacity than any legislative measures ever can hope to attain. They are unconscious of the fact that the creation by legislative enactment of self contained rules can only be achieved when once trade customs have established the rules and legislation simply turns into a codified form what has been observed from time immemorial by the commercial community.

The Canadian Act which served as a basis to the Hague Rules, contains prohibitive measures to prevent shipowners from contracting out of certain liabilities as common carriers by water. The provisions of the Act are not exhaustive and a reference to the Act in a bill of lading is no more than a reference to a legislative measure. If this method were assumed in all maritime states the references in a bill of lading would almost be of as great a variety as the present exoneration clauses. An international convention — which might overcome variety of legislation, but would not check the variety of jurisdiction in the interpretation of its provisions — would in order to meet with international agreement have to abandon the prohibitive character of existing legislation and follow the positive language of the Hague Rules in constituting a real code, complete in itself and set forth in language which is both complete and precise (1).

The Hague Rules framed by mutual agreement, backed up by experience — once they are put to the test — would (in the language of Sir Norman Hill) « place the bill of « lading on a similar footing as a bill of exchange by inser- « ting in the document itself certain definite rights to « which the holder will be entitled as against the shipow- « ner and of which he cannot be deprived by any agreement « or arrangement entered into between the original shipper « of the goods and the shipowner ».

The fears of the special trades manifested themselves especially in the discussions at the London Chamber of Commerce which is composed of a greater variety of trades than

(1) The question of regulating this subject by international Convention has been placed to the agenda for the next meeting of the Comité Maritime International to be held in London in the summer of 1922.

dans les milieux commerciaux et y sont souvent suivis avec plus de ténacité que les dispositions législatives. Ils n'ont pas conscience du fait que des règles d'ensemble ne peuvent être édictées par voie législative que lorsqu'elles ont déjà été consacrées par la coutume commerciale, et que le rôle du législateur se borne à codifier ce qui a été l'usage du monde commercial depuis des temps immémoriaux.

La loi canadienne, qui a servi de base aux Règles de La Haye, contient des mesures aux termes desquelles il est interdit à l'armateur de s'exonérer par contrat de certaines responsabilités du transporteur de droit commun. Les prescriptions de cette loi ne constituent pas une réglementation complète, et les références qui y sont faites dans les connaissements ne sont rien de plus qu'une référence à une mesure législative. Si cette méthode était adoptée dans tous les pays maritimes, ces références présenteraient dans les connaissements une variété presqu'aussi grande que les clauses actuelles d'exonération. Une Convention internationale (qui, tout en remédiant aux divergences de législation, laisserait néanmoins subsister la variété dans les juridictions appelées à en donner interprétation) devrait, pour réaliser l'adhésion internationale, abandonner le caractère prohibitif des législations actuelles, et adopter la forme positive des Règles de La Haye, en constituant un véritable Code présentant un tout parfait et rédigé dans une forme à la fois concise et complète (1).

Les Règles de La Haye, obtenues par un mutuel accord et renforcées par l'expérience, après avoir été mises en pratique, auront pour effet (d'après les propres expressions de Sir Norman Hill) « de mettre le connaissement sur le même « pied que la traite, en définissant , sur le document lui-« même, certains droits dont le porteur devra bénéficier à « l'encontre de l'armateur, et qui ne peuvent être atteints « par aucune convention contraire intervenue entre l'arma-« teur et le chargeur primitif ».

Les appréhensions de certaines branches spéciales du commerce se sont surtout manifestées au cours des discussions qui se sont engagées à la Chambre de commerce de

(1) La question de régler ce point par une convention internationale a été réservée pour être mise à l'ordre du jour du prochain Congrès du Comité Maritime International qui doit se tenir à Londres dans l'été de 1922.

any other Chamber of Commerce in the Kingdom. While the Australasian Trade Section, the South African Section, the Marine Insurance Sub-Section, the West African Section, the Green Fruit and Vegetable Section, the Merchants Section, the East Indian Section and the Canned Goods Section declared themselves in favour of the Hague Rules, objection was taken by the Timber Trade, the Corn Trade and by the East Indian Oil Seed trade, who mainly stood for legislation.

The result was a compromise which was reflected in the resolution « to recognise the Hague Rules as a basis « for the settlement of the respective liabilities and rights « of shipowners and merchants under bills of lading » (1).

The shipowners who had been waiting for an expression of opinion on the part of the cargo interests had an opportunity to manifest their willingness to fall in with their customers' wishes at the International Shipping Congress which was held at the Victoria Hotel in London on 23-25 November 1921.

From the very commencement British shipowners had been opposed to legislative interference with their contractual relations in bills of lading and this attitude had been maintained all through.

Yet, difference of opinion was not excluded from their discussions. Similar objections as those of cargo owners were forthcoming from those shipowners who are engaged in special trade, whose vessels are tramp steamers mainly engaged in carrying cargoes in bulk on charter-parties which, in their particular sphere, have long been settled between them and their customers. Why interfere with those who are content ?

(1) This resolution has not prevented the special trades from forming a British Federation of Traders Associations to oppose the Hague Rules, 1921 and to press for Imperial Legislation.

Londres, où se trouve représentée une plus grande diversité de groupes commerciaux que dans n'importe quelle autre Chambre de commerce du Royaume-Uni. Alors que les Règles étaient accueillies favorablement par la Section de l'Australasie et la Section Sud-Africaine, par la Section des Fruits et Légumes, la Section des Indes Orientales et celle des Conserves Alimentaires, des objections furent au contraire soulevées par le commerce des bois, des grains et par le commerce des graines oléagineuses des Indes Orientales, qui se prononçaient surtout en faveur d'une réglementation législative.

Le résultat a été une décision transactionnelle dont s'inspire la résolution « de reconnaître les Règles de La Haye « comme une base pour le règlement des droits et obliga- « tions réciproques des armateurs et des chargeurs en vertu « des connaissements » (1).

Les armateurs, qui avaient attendu une manifestation d'opinion de la part des intéressés sur cargaisons, ont eu l'occasion du Congrès International de la Navigation, tenu les 23-25 novembre 1921 à l'hôtel Victoria de Londres, de marquer leurs dispositions à aller au devant des vœux formulés par leurs clients.

Dès l'origine, les armateurs britanniques ont été opposés à toute intervention législative dans les relations contractuelles des connaissements, et ils ont invariablement persisté dans cette attitude.

Des divergences d'opinion n'ont pas été toutefois sans se manifester au cours de leurs discussions. Des objections, semblables à celles des propriétaires de cargaisons, étaient formulées par les armateurs qui sont engagés dans un trafic spécial, possédant des navires irréguliers (tramp steamers), affectés en règle au transport de cargaisons « en vrac » sous le régime de chartes-parties qui, pour leur compartiment spécial, ont été depuis longtemps arrêtées entre eux et leurs clients. Pourquoi intervenir chez ceux qui sont satisfaits ?

(1) Cette résolution n'a pas empêché les branches spéciales de commerce de se constituer en Fédération Britannique des Associations de commerçants pour s'opposer aux Règles de La Haye de 1921 et de réclamer une législation d'Empire.

Obviously the spirit of compromise for the sake of uniformity needs strong inducement to overcome the lethargy of vested interests. Yet, the North of England Steamship Owners Association at an early date declared itself ready to make the Hague Rules effective and at the International Conference the British steamship owners showed a united front in favour of them.

Similary the delegates of Sweden and of Holland declared unreservedly to be willing to give effect to the Rules after the 31st January 1922.

Greater variety showed itself among the other nationalities. The French owners wanted sanction of the Rules by an international convention. The example of the Peace Conference and its recent conventions seemed too attractive to their minds and caused them to overlook the comparative ease of settling united interests in a more or less one-sided manner.

The Norwegians wanted longer time for consideration. The Italians and Japanese objected to the limitation of shipowners' liability for the loss or damage to £ 100 per package or unit, which was — on the part of the Italian delegates — mainly based on the debased rate of exchange. As, however, the compensation will be payable in the same currency in which the freight has been paid, this difficulty seems to rest on a misunderstanding.

The delegates from the United States of America seemed sanguine as to the possibility of bringing the Harter Act into harmony with the Hague Rules. On the other hand the Australian and Canadian representatives were very reserved on this point. The fact that since the passing of the Canadian Water Carriage of Goods Act in 1910 no litigation in respect of the provisions of that Act has been recorded in the Canadian Law Reports is, of course, a great inducement for Canadian owners to consider their legislation beyond the necessity of improvement. This phenomenon becomes, however, less remarkable if one observes that the Canadian Act only applies to ships carrying goods « from » any port in Canada, either to any other port in Canada or any port outside Canada.

Naturellement, tout mouvement transactionnel dans un simple but d'uniformisation doit recevoir une vigoureuse impulsion pour vaincre l'inertie des intérêts particuliers. Et cependant, l'Association des Armateurs du Nord de l'Angleterre s'est de bonne heure déclarée prête à rendre les Règles de La Haye effectives, et, au cours de la Conférence Internationale, les armateurs anglais ont montré une « unité de front » en leur faveur.

De même, les délégués de la Suède et de la Hollande se sont déclarés, sans réserves, disposés à mettre les Règles en vigueur à partir du 31 janvier 1922.

De plus grandes différences se sont manifestées parmi les autres nationalités. Les armateurs français demandaient que les Règles soient sanctionnées par une convention internationale. L'exemple de la Conférence de la Paix et de ses conventions récentes semble avoir eu pour eux un attrait un peu exagéré, et les a conduits à oublier la facilité relative avec laquelle des intérêts communs peuvent se régler d'une manière plus ou moins unilatérale.

Les Norvégiens demandaient du temps pour examiner la question. Les Italiens et les Japonais soulevaient des objections contre la limitation de responsabilité à £ 100, par colis ou unité, pour perte ou avaries. Pour ce qui concerne les Italiens, cette objection était surtout basée sur la dépréciation de leur change. Cependant, comme l'indemnité doit se payer dans les mêmes devises que le fret, cette difficulté ne semble plus reposer que sur un malentendu.

Les délégués des Etats-Unis d'Amérique semblaient préconiser ardemment la possibilité de mettre l'Harter Act en harmonie avec les Règles de La Haye. D'autre part, les représentants australiens et canadiens se montraient très réservés sur ce point. Le fait que, depuis le vote de la loi canadienne de 1910 sur le transport des marchandises par eau, aucun litige n'a été enregistré dans les Recueils de jurisprudence canadienne à l'occasion de ses dispositions, contribue largement à inspirer aux armateurs canadiens le sentiment que leur législation est au-dessus de toute amélioration possible. Ce phénomène perd toutefois de son importance si l'on considère que l'application de la loi canadienne est limitée aux navires transportant des marchandises « en provenance » de ports canadiens et à destination soit d'un port canadien, soit d'un autre port hors du Canada.

The amount of litigation which followed the passing of the Harter Act not only in the United States of America but also in England, France and other countries was to a large extent due to the fact that the Harter Act applies to « any « vessel transporting merchandise or property *from or* « *between* ports of the United States of America, and foreign « ports » and to resulting conflict of the American provisions with the common and codified laws of other countries.

It also became customary in the U. S. A. not to revise the existing negligence clauses, but to continue them and even to add to them, leaving it to the Courts of law to interpret the Act and to decide in how far the special provisions clashed with those of the Act.

The Canadians themselves explain the absence of litigation from the fact that — contrary to the practice under the Harter Act — the provisions of their Water Carriage of Goods Act had been observed in practice long before they were embodied in a legislative measure which seems an eloquent peroration in favour of rendering the Hague Rules effective in practice.

The resolution which, in the end, was passed by the Conference runs as follows :

> « That the Conference representative of the shipping industry in every part of the world, which has had before it The Hague Rules, 1921, recently adopted by the International Law Association for submission to the various interests concerned in bills of lading, is of opinion, that the interests of trade and commerce are best served by full freedom of contract, unfettered by State control ; but that in view of the almost unanimous desire manifested by merchants, bankers, and underwriters for the adoption of the Hague Rules, this Conference is prepared to recommend them for voluntary international application, if and so far as necessary for adoption by International convention between the maritime countries, Italy and Japan reserving the right to raise questions on the rule which prohibits the shipowner fixing a limit of liability below £ 100 per package ».

Though carefully worded and in the form of a compro-

La quantité de litiges qui a suivi le vote de l'Harter Act, non seulement aux Etats-Unis, mais encore en Angletere et en France, était, dans une large mesure, due au fait que l'Harter Act s'applique « à tout navire transportant des « marchandises ou des biens *en provenance ou à destination* « des ports des Etats-Unis dAmérique et des ports étrangers ». Il en est résulté des conflits entre les dispositions américaines et les lois coutumières ou codifiées des autres pays.

Aux Etats-Unis, on avait également suivi la pratique de ne pas réviser les clauses de négligence existantes, mais au contraire de les conserver et même de les étendre, en laissant aux Tribunaux judiciaires le soin d'interpréter l'Harter Act et de décider jusqu'à quel point les clauses spéciales se heurtaient à ses dispositions.

Les Canadiens eux-mêmes expliquent l'absence de litiges par le fait que, contrairement à ce qui s'est passé pour l'Harter Act, les prescriptions de leur loi sur le transport des marchandises par eau avaient été observées dans la pratique bien longtemps avant qu'elles ne fussent codifiées sous une forme législative, et ceci apparaît comme une péroraison éloquente en faveur de la mise en pratique des Règles de La Haye.

La résolution qui fut, en fin de compte, votée par la Conférence est conçue en ces termes :

> « Que la Conférence, représentant l'industrie maritime de tous les pays du monde, et qui a eu à examiner les Règles de La Haye de 1921, récemment adoptées par l'Association de Droit International, estime que les intérêts de l'industrie et du commerce sont favorisés par une liberté complète des conventions, en dehors de toute immixtion de l'Etat, mais qu'en présence des vœux presqu'unanimes manifestés par les négociants, les banquiers et les assureurs en faveur de l'adoption des Règles de La Haye, la Conférence est disposée à en recommander l'application volontaire et internationale, si nécessaire et autant que cela peut être nécessaire par l'adoption d'une convention internationale entre les pays maritimes. L'Italie et le Japon se réservent le droit de discuter la règle qui interdit à l'armateur de fixer une limite de responsabilité inférieure à £ 100 par colis ».

Bien que la rédaction en soit très soigneusement étudiée,

mise its character is no doubt in favour of the Rules, and it only needs a strong lead gradually to make all parties fall in and try the effect of what is universally wanted and what in practice will restore the ancient « customs of the Sea ».

Will that lead be forthcoming ? It was mooted that the British shipowners required a stronger expression of opinion on the part of the cargo interests, a more or less direct invitation to issue bills of lading subject to the Hague Rules either in substitution of, or in addition to, the existing clauses on Bills of lading.

Since, an interview appeared in Lloyd's List of wednesday 7th December 1921 with Mr. H. M. Cleminson, General Manager of the Chamber of Shipping in the United Kingdom from which the following may be quoted. After stating that the shipowners generally were willing to accept the Rules and to incorporate them in their bills of lading for all trades in which they are not prevented from so doing by the Harter and similar Acts, and that the Documentary Committee of the Chamber of Shipping was considering the alterations necessary on that account in any of the Chamber of Shipping charters and bills of lading, Mr. Cleminson continued :

« It must be realised that the Hague Rules are the result « of a general demand on behalf of trades generally. The « Rules are subject to the inherent disadvantages of such a « measure, and many individual trades will undoubtedly « say, they would prefer to have had something different. « But either there must be an all-round standard of obli- « gation or not. Shipowners will prefer to continue as they « have done, free of any standard of obligation, but as the « demand of merchants have become so general and pres- « sing, they have felt it necessary to acquiesce and may « be relied upon loyally to co-operate to make the volun- « tary acceptance of the Rules a success. The trial will be « a general trial and not confined to any particular trade, « the movement being international in the fullest sense of « the word.

« As soon as the Documentary Committee of the Chamber « of Shipping have considered what alterations are held

et paraisse sous la forme d'un compromis, il n'est pas douteux qu'une tendance y soit indiquée en faveur des Règles. Il suffira d'une influence puissante pour amener toutes les parties à consentir à l'essai de ce qui constitue une nécessité universelle et rétablira en pratique les « coutumes de la mer » de jadis.

Cete influence se manifestera-t-elle ? On a soutenu que les armateurs britanniques demandaient une expression d'opinion plus forte de la part des intérêts sur cargaisons, une invitation plus ou moins directe à délivrer des connaissements portant, soit en substitution, soit en addition aux clauses actuellement existantes, une référence aux Règles de La Haye.

La Lloyd's List du mercredi 7 décembre 1921 vient de faire un interview de M. H. M. Cleminson, Manager general de la Chambre de la Navigation (Chamber of Shipping) du Royaume-Uni, dont on peut citer ce qui suit : Après avoir déclaré que les armateurs sont en général disposés à accepter les Règles et à les insérer dans leurs connaissements, pour tous les trafics où ils n'en sont pas empêchés par l'Harter Act ou toute autre législation similaire, et que le Comité documentaire de la Chambre de la Navigation étudie à ce sujet les modifications qui s'imposent dans les chartes-parties ou les connaissements de la dite Chambre, M. Cleminson a continué en ces termes :

« On doit se rendre compte que les Règles de La Haye « sont le résultat d'une demande générale, formulée au nom « de toutes les branches du commerce en général. Les « Règles n'échappent pas aux inconvénients inhérents aux « mesures de cet ordre, et beaucoup de branches spéciales « vont sans aucun doute prétendre qu'elles auraient pré- « féré quelque chose de différent. Mais il doit y avoir un « type commun d'obligations ou rien du tout. Les arma- « teurs préfèreraient continuer comme par le passé et res- « ter affranchis de toute formule d'obligations, mais comme « la demande des commerçants avait revêtu un caractère « si général et si pressant, ils avaient senti la nécessité d'y « acquiescer, et on peut compter sur eux pour coopérer « loyalement à assurer le succès de l'acceptation volontaire « des Règles de La Haye.

« Dès que le Comité documentaire de la Chambre de la « Navigation aura étudié les modifications qui sont néces-

« to be necessary to give effect to the Rules, they will call « the representatives of the trades into consultation. The « Documentary Committee will not attempt to force the « Rules upon the merchants concerned, in their documents. « Quite the reverse. It is only with the very greatest reluc- « tance that the Documentary Committee agreed to accept « the Rules, but though the Timber and Corn Trades have « publicly raised objections to the Rules I think it quite « reasonable to anticipate that the result of their Conference « with the Documentary Committee will be to lead them « willingly to concur in the incorporation of the Rules, « Up till the present they have had no opportunity of con- « ferring with the shipowners organisations on the Rules, « and I think it very likely that they have misunderstood « the effect of the Rules and have over-estimated their dif- « ficulties.

« The fact that they have raised their voice against the « Rules has gone to prove the case which shipowners made « before the Imperial Shipping Committee as to the unde- « sirability of attempting any compulsory standardisation « of shipowners obligations ».

It is to be hoped that the liners companies will take some trouble to avoid the clause paramount which proved so unsatisfactory in American bills of lading under the Harter Act (1).

The Hague Rules, of course, are no panacea for all existing difficulties. They leave questions unsolved which need regulation some time or another in the near future. One of these which has received most attention is that of « received for shipment » bills of lading.

In a case before the Privy Council, that of the *Marlborough Hill* (1921) 1 A. C. 444, on appeal from the Admiralty Court of New South Wales, the question had to be decided whether a « received for shipment » bill of lading was

(1) The Rules were adopted in their entirety (end of January 1922) by the following liner Companies, viz. : The Royal Mail Steam Packet Company, MMrs. Frederick Leyland and C°, MMrs. T. and J. Harrison, The Cuban Line, MMrs. Booker bros., Mc Connell and C° (all members of the Association of West India and Transatlantic Steamship Lines), The Cunard Line and the White Star Line.

« saires pour donner effet aux Règles, il convoquera en « consultation les représentants des différents commerces. « Le Comité documentaire ne cherchera pas à obliger les « commerçants intéressés à adopter les Règles dans leurs « connaissements, tout au contraire, ce n'est qu'après de « très grandes hésitations que le Comité documentaire s'est « mis d'accord pour accepter les Règles, mais, bien que le « commerce des bois, ainsi que celui des grains, aient pu- « bliquement soulevé des objections contre les Règles, je « crois qu'il est tout à fait raisonnable de prévoir que leur « entretien avec le Comité documentaire aura pour résultat « de les amener à prêter leur concours au sujet de l'incor- « poration des Règles. Jusqu'à présent, ils n'ont pas eu « l'occasion de s'en entretenir avec les organisations d'arma- « teurs, et il me semble fort probable qu'ils se sont mépris « sur l'effet de ces Règles et en ont exagéré les difficultés.

« Le fait qu'ils ont élevé la voix contre les Règles a con- « tribué à appuyer la thèse que les armateurs ont soutenue « devant le Comité Impérial de la Navigation : à savoir, qu'il « serait inopportun de tenter l'uniformisation obligatoire « des obligations de l'armateur ».

Il est à souhaiter que les Compagnies de lignes régulières auront souci d'éviter les clauses superposées qui ont donné des résultats si peu satisfaisants dans les connaissements américains sous le régime de l'Harter Act (1).

Les Règles de La Haye ne sont naturellement pas une panacée universelle pour toutes les difficultés existantes. Elles n'apportent pas de solution à certaines questions qui auront à être réglementées un jour ou l'autre dans un avenir prochain. Une de ces questions qui a été examinée avec la plus grande attention est celle relative aux connaissements « Reçu pour embarquement ».

Dans une affaire qui a été portée devant le Conseil Privé, celle du *Malborough Hill* (1921) 1 A. C. 444, sur appel d'une décision de la Cour d'Amirauté de la Nouvelle-Galles du Sud, la question devait être jugée de savoir si un con-

(1) Les Règles furent adoptées dans leur ensemble (fin janvier 1922) par les compagnies de paquebots suivantes : The Royal Mail steam Packet Company, MM. Frederick Leyland et C°, MM. T and J. Harrison, The Cuban Line, MM. Booker fr., Mc Connel et C° (toutes membres de l'Association des Lignes de vapeursdes In des occidentales et Transatlantiques), la Cunard Line et la White Star Line.

in fact a bill of lading at all. The Privy Council decided in the affirmative. The judgment considered, inter alia, that « the two forms of bills of lading (shipped and received for « shipment) may well stand together. The older is still « the more appropriate language for whole cargoes, whe- « reas « received for shipment » is the proper phrase for the « practical business-like way of treating parcels of cargo « to be placed in a general ship. »

This judgment has been followed in two cases of c.i.f. contracts by the Court of Appeal, viz. : in *Weiss & C°* v. *Produce Brokers Company* and *United Baltic Corporation* v. *Burgett* in which « received for shipment » bills of lading were held to satisfy the terms of the contract, and in one of them these bills of lading were held to be the « usual form » of bill of lading in that particular trade.

Contrary to these was the most recent decision of Mr. Justice McCardie in *Diamond Alkali Export Corporation* v. *H. Bourgeois* (1921) 3 K. B. D. 443, in which he held that under the c.i.f. contract submitted to his decision a « received for shipment » document could not be considered to be a bill of lading. This judgment had more than any other drawn public attention towards the uncertainty attached to these documents. The learned Judge considered that the phrase « bill of lading», as used with respect to a c.i.f. contract, meant a bill of lading in the sense established by a long line of legal decisions, viz. an acknowledgment for actual shipment on board a ship, signed by the person who contracts to carry them, or his agent, and stating the terms on which the goods were delivered to and received by the ship. A « received for shipment » document does not acknowledge the goods to be on board a specific ship, nor does it acknowledge a shipment on board at all ; it seems in substance, a mere receipt for goods which at some future time and by some uncertain vessel are to be shipped.

naissement « reçu pour embarquement » était, en fait, à tout prendre, un connaissement. Le Conseil Privé se prononça dans le sens de l'affirmative. Le jugement considérait, entre autres motifs, que « les deux formules de « connaissements « embarqué » et « reçu pour embarque- « ment » peuvent fort bien coexister. La première formule « est le langage le plus approprié pour des chargements « complets alors que le libellé « reçu pour embarquement » « convient, dans la pratique, aux chargements de marchan- « dises diverses mises à bord d'un navire transportant des « cargaisons variées ».

La solution consacrée par ce jugement a été adoptée dans deux affaires de contrat c.a.f. devant la Cour d'appel, à savoir : l'affaire *Weiss & C°* c. *Produce Brokers Company* et l'affaire *United Baltic Corporation* c. *Burgett.* Dans ces deux affaires, il fut jugé que le connaissement « reçu pour embarquement » satisfait aux conditions du contrat et dans l'une d'entre elles, il fut reconnu que ces connaissements étaient la « formule usuelle » des connaissements utilisés dans le commerce particulier dont il s'agissait dans l'espèce.

Contrairement à ces deux jugements, dans une décision plus récente : *Diamond Alkali Export Corporation* c. *H. Bourgeois* (1921) 3 K. B. D. 443, M. le Juge McCardie, à propos d'un contrat « caf » soumis à son examen, a émis l'opinion qu'un document libellé « reçu pour embarquement » ne saurait être considéré comme un connaissement. Cette décision a plus que toute autre appelé l'attention du public sur l'incertitude entourant ces documents. Le Juge a considéré que le terme « connaissement » envisagé par rapport à un contrat « caf » doit être pris dans l'acception qui a été consacrée par une longue suite de décisions judiciaires, c'est-à-dire une reconnaissance du chargement effectif sur un navire, portant la signature de la partie qui s'est engagée à en exécuter le transport, et définissant les conditions dans lesquelles les marchandises ont été délivrées au navire et prises en charge par ce dernier. Un document libellé « reçu pour embarquement » ne reconnaît pas que les marchandises ont été embarquées à bord d'un navire déterminé, il ne reconnaît même pas un embarquement quelconque. Il ne paraît être, en somme, qu'un simple reçu de marchandises qui sont destinées à être embarquées à une date ultérieure sur un navire indéterminé.

This judgment was considered not merely to apply to the contract submitted for the Court's consideration, but as general condemnation of the « received for shipment » bill of lading, and it lead to much consternation. It certainly showed the desirability of placing these documents on a recognised basis (1).

The transport difficulties during the war greatly extended the use of « received for shipment » documents also to cases and parts of the world where in normal circumstances they would not have been required. The necessity of putting up with an inconvenience passed with the war, and in a number of commercial circles it is not desired that these documents should be revived or perpetuated in the future.

The Hague Rules do neither recognise nor sanction these documents. They merely take note of their existence and provide in Rule 7 of Article III against the simultaneous issue of two sets of bills of lading, placing, however, in the foreground that every shipper can insist on a « shipped » bill of lading as soon as his goods are on board.

The Maritime Law Committee, however, in n° 5 of their Resolutions which were afterwards endorsed by the International Law Association, expressed the opinion that « received for shipment » bills of lading and like documents had become in many cases a necessity of commerce.

They could hardly do otherwise.

The American cotton trade with its « through bills of la-

(1) On 23rd January a joint meeting of representatives of the Corn Trade Association and of the following Sections of the London Chamber of Commerce, viz. Mincing Lane Section, the East India, Canned Goods, Tobacco Manufacturers, Green Fruit and Vegetables, South African, Australasian Sections, the Provision Trade, the Iron, Steel & Metal Merchants, the Oil and Tallow trades, and the British Oil and Cake Mills passed the following resolution : « That the trades representend « by this Committee are of opinion that the documents described as « « received for shipment » bills of lading are not in fact bills of lading « and should not be accepted as such ».

Ce jugement fut considéré, dans les milieux commerciaux, comme dépassant le cas spécial du contrat qui avait été soumis à l'appréciation du Tribunal et condamnant d'une manière générale le connaissement « reçu pour embarquement ». Cette décision produisit une grande consternation et montra combien il était nécessaire de donner à ces documents un statut bien défini (1).

Les difficultés de transports, qui ont pris naissance pendant la guerre, ont, dans une large mesure, contribué à étendre l'usage des connaissements « reçu pour embarquement » à des affaires et à des pays où, dans des circonstances normales, l'application n'en aurait pas été indispensable. La nécessité dans laquelle on se trouvait de tolérer cet inconvénient a cessé avec la guerre et, dans un grand nombre de milieux commerciaux, on ne souhaite pas que ces documents soient mis en circulation à l'avenir.

Les Règles de La Haye ne reconnaissent pas ces documents. Elles ne font que constater leur existence et se bornent, dans la Règle 7 de l'art. III, à prévenir la délivrance simultanée d'un double jeu de connaissements, faisant néanmoins ressortir le droit de tout chargeur de se faire délivrer un connaissement libellé « chargé » dès que sa marchandise a été mise à bord.

Le Comité de Droit Maritime, sous le n° 5 de ses Résolutions, qui furent ultérieurement adoptées par l'Association de Droit International, exprime l'opinion que les connaissements « reçu pour embarquement » et autres documents similaires sont, dans des cas nombreux, devenus une nécessité commerciale.

Il ne pouvait guère agir autrement.

Le commerce des cotons américains, entre autres, avec ses

(1) Le 23 janvier, un congrès des représentants de l'Association du commerce des grains ainsi que les groupements suivants de la Chambre de commerce de Londres, à savoir les Sections de Mincing Lane, des Indes orientales, des Conserves alimentaires, des Manufacturiers de tabacs, des Fruits et Légumes, du commerce Sud-Africain, de l'Australasie, des négociants en comestible, fer et acier, huiles et graisses, des fabricants d'huiles et tourteaux britanniques, vota la résolution suivante : « Que les branches de commerce représentées au dit Con-« grès sont d'avis que les documents connus sous la dénomination de « connaissements « reçu pour embarquement » ne sont pas, en fait, des « connaissements et ne doivent pas être acceptés comme tels ».

ding » and the Australian wool trade, among others, could not do without documents of this kind.

This fact has been recognised in the legislation of the United States of America and of the Colonies.

Under the Harter Act provision has been made in Section 4 that the shipowner shall issue to shippers of any lawful merchandise « a bill of lading or shipping document ». Mr. Justice McCardie read in the latter words (shipping document) a recognition by the Act that there may be shipping documents fulfilling the requirements of the section and yet not be a bill of lading.

The New-Zealand Shipping and Seamen Act, 1908, adopts in Art. 300 the phraseology of the Harter Act.

The Australian Sea Carriage of Goods Act (1904) is even more general in its application than the Harter Act by extending its provisions to « any bill of lading or document ». The Canadian Water Carriage of Goods Act (1910) is a little more precise, and applies in article 4 its provisions to any « bill of lading or similar document of title to goods ».

Moreover the Australian and the Canadian Acts render their provisions applicable in relation to ships carrying goods from a home port to another home port or to a port abroad, and to goods so carried by such ships or « received to be so carried » by such ships. It is inconceivable how a bill of lading can be issued for goods « received to be carried » unless the bill of lading covering such goods were « received for shipment » bills of lading.

This is even more evident from the Canadian legislation. The Canada Shipping Act, chapter 113 of the Revised Statutes of Canada, 1906, section 963, reads as follows :

> 963. Carriers by water shall be responsible not only for goods received on board their vessels, but aslo for *goods delivered to them* for conveyance by any such vessel and they shall be bound to use care and diligence in the safe-keeping and punctual conveyance of such goods, subject to the provisions hereinafter made.

« connaissements directs », ainsi que le commerce des laines d'Australie, ne peuvent pas se passer des documents de cette nature.

Ce fait a été reconnu dans la législation des Etats-Unis d'Amérique et des Colonies.

Dans l'article 4 de l'Harter Act, il a été prescrit à l'armateur de délivrer à tout chargeur de marchandises légitimes « un connaissement ou un document d'embarquement ». M. le Juge McCardie interprète ces derniers mots (document d'embarquement) dans le sens d'une reconnaissance, par la loi, du fait qu'il peut y avoir des documents d'embarquement, remplissant les exigences du dit article, et qui, cependant, ne sont pas des connaissements.

En Nouvelle-Zélande, la loi de 1908 sur la Navigation et les Gens de mer adopte, dans l'article 300, la terminologie de l'Harter Act.

La loi australienne de 1904 sur le transport des marchandises par mer est encore plus générale dans son application que l'Harter Act : elle étend ses prescriptions à « tout connaissement ou document ». La loi canadienne de 1910 sur le transport des marchandises par eau, dans son article 4, applique ses prescriptions à « tout connaissement ou document donnant titre sur la marchandise ».

De plus, les lois canadienne et australienne prévoient l'application de leurs prescriptions aux navires transportant des marchandises d'un port national à un autre port national ou à un port étranger, ainsi qu'aux marchandises qui sont chargées sur ces navires ou « reçues pour être transportées » sur ces navires. Il est impossible de concevoir comment on pourrait délivrer un connaissement pour des marchandises « reçues pour être transportées » à moins que ce connaissement ne soit un connaissement libellé « reçu pour embarquement ».

Cela ressort d'une façon plus évidente encore de la législation canadienne. Le « Canada Shipping Act », chapitre 113 des Lois révisées du Canada, 1906, article 963, s'exprime ainsi :

> 963. Les transporteurs par mer seront responsables non seulement pour les marchandises reçues à bord de leurs navires, mais également *pour les marchandises qui leur sont remises* pour être transportées sur ces navires ; ils seront tenus d'user de soin et diligence pour la con-

Under this section it is considered in Canada quite in order and legal for the shipping companies to issue « received for shipment » bills of lading, and it is customary for the regular lines sailing from Canada to insert the following clause in their bills of lading, viz. : « *Received* « in apparent good order and condition from..... for « shipment in and upon the steamship of the.... Line (inclu- « ding ships chartered or hired for the purpose of the « Line or working by arrangement or in conjunction « with it) called the..... whereof is Master for the present « voyage..... or whoever else may go as Master in the said « ship, or failing shipment in whole or in part by the « said ship, then in and upon other ships of the same « Line », etc.

The Hague Rules are in these respects far more careful and precise than any of the foregoing Acts and an improvement upon the Canadian and Australian Water Carriage Acts.

In the definitions of article 1 a contract of carriage is defined as meaning a bill of lading or « any similar document of title in so far as such document relates to the carriage of goods by sea ». Carriage of goods is restricted to a period from the time when the goods are « received on the ships tackle till the time when the goods are unloaded from the ship's tackle ». Any document of title therefore which it is intended shall be on the same footing as a bill of lading must of necessity apply to goods only after they have been received on the ship's tackle, that is to say, have been actually shipped on board a vessel.

It is pretty clear from this that the Hague Rules do not provide for « received for shipment » bills of lading and that they leave the regulations of these documents entirely for future action.

It is, however, also certain that the matter cannot be left as it stands at the present moment.

The « received for shipment » bill of lading owes its existence mainly to the following complications :

servation et le transport régulier desdites marchandises, dans les conditions prévues par les dispositions ci-dessous édictées.

Aux termes dudit article, il est considéré, au Canada, comme parfaitement régulier et légal pour les compagnies de navigation de délivrer des connaissements « reçu pour embarquement » et il est d'usage, pour les navires de lignes régulières partant du Canada, de libeller leurs connaissements de la façon suivante : « *Reçu* en bon état et condi-« tionnement apparents de ..... pour être chargé et trans-« porté sur le vapeur de la Compagnie..... (y compris les « navires affrétés ou loués par ladite Compagnie ou tra-« vaillant avec elle en vertu d'un arrangement ou d'un « accord) appelé le....., dont..... est capitaine pour le pré-« sent voyage ou quiconque embarqué comme capitaine « sur ledit navire ; ou, à défaut de chargement de tout ou « partie sur ledit navire, pour être chargé et transporté « sur d'autres navires de la même Compagnie », etc.

Les Règles de La Haye sont, à cet égard, beaucoup plus soigneusement rédigées que les textes législatifs qui précèdent, et constituent un progrès par rapport aux lois canadienne et australienne sur le transport par eau.

Dans les définitions de l'article 1er, le contrat de transport est représenté comme signifiant un connaissement « ou tout document similaire faisant titre, tout et autant que ce document se rapporte au transport de marchandises par mer ». Le transport de marchandises est la période qui s'étend « depuis la réception des marchandises au palan « du navire jusqu'à leur déchargement du palan du « navire ». Tout document servant de titre doit en conséquence, pour être mis sur le même pied que le connaissement, s'appliquer à des marchandises qui ont été reçues au palan du navire, c'est-à-dire qui ont été effectivement chargées.

Il résulte clairement de tout ceci que les Règles de La Haye ne se préoccupent pas des connaissements libellés « reçu pour embarquement », et qu'elles laissent entièrement la réglementation de ces documents dans le domaine de l'avenir.

Il est, toutefois, également certain qu'il est impossible de conserver le *statu quo* en la matière.

Le connaissement « reçu pour embarquement » doit en grande partie son existence aux complications suivantes :

1. The introduction of through bills of lading in cases where goods are shipped from an inland place, carried by land and inland waters to the seaboard, when it is rendered impossible for the shipowner to issue a « shipped » bill of lading in the ordinary form.

2. The impossibility of the shipowner, with the largely increased tonnage of modern ships to wait until the goods are actually on board ship before making out the bills of lading and having them signed in time for these to catch the mail which is often carried in that vessel itself.

3. The wish of the consigner to anticipate the date at which he is entitled to convert his credit into cash under credits and other financial arrangements established by the consignee.

It is the last circumstance which mostly affects the buyer under a c.i.f. contract. As was pointed out by a prominent banker, « it is, of course, the duty of the shipper to provide « not ouly the goods (cost) but also the freight and insu- « rance, and until he is in a position to provide this he « has not fulfilled his contract. But in view of the difficulty « which he has at times experienced of getting the freight « at a sufficiently early date, to enable him to negotiate the « shipping documents and meet his own financial require- « ments, he has pressed the shipowners to accept the goods « and to issue these « received for shipment » bills of « lading as a means of enabling him to use a credit esta- « blished by his buyer before he is in fact entitled to do so ».

It is therefore ultimately the buyer in this country who possesses the key of the situation. The banker who received the shipping documents from the shipper naturally carries out the instructions of the buyer, and if the buyer has given the order that nothing but a « shipped » bill of lading will satisfy him, the banker will not accept any other document.

A drastic refusal on the part of the buyer to receive anything but a « shipped » bill of lading would, however, be harmful to the trade. « Received for shipment » bills of lading have in many cases become a necessity of commerce,

1° La mise en usage des connaissements directs dans les cas où les marchandises sont expédiées de l'intérieur des terres, transportées vers le littoral par voie terrestre ou fluviale, circonstances qui placent l'armateur dans l'impossibilité de délivrer un connaissement libellé « embarqué » sous la forme ordinaire.

2° L'impossibilité pour l'armateur, avec le tonnage considérablement accru des navires modernes, d'attendre que les marchandises soient réellement embarquées pour rédiger ses connaissements et les signer en temps voulu pour les expédier au courrier, qui est d'ailleurs très souvent emporté par le navire lui-même.

3° Le désir de l'expéditeur d'avancer la date à laquelle les arrangements financiers pris par le consignataire lui permettent de toucher ses espèces.

C'est cette dernière condition qui intéresse le plus spécialement l'acheteur sous contrat « caf ». Comme l'a justement fait remarquer un banquier éminent, « il appartient « naturellement à l'expéditeur de fournir non seulement « la valeur des marchandises (coût), mais encore le fret et « l'assurance. Tant qu'il n'est pas en mesure d'y pourvoir, « il n'a pas complètement accompli ses obligations. Mais « en présence des difficultés qu'il a parfois éprouvées pour « retenir le fret à une date convenable, pour lui permettre « de négocier les documents d'embarquement et de faire face « aux exigences de ses propres finances, le chargeur a « insisté auprès de l'armateur pour que ce dernier accepte « ses marchandises et lui délivre un connaissement « reçu « pour embarquement », ce document lui donnant la faci- « lité d'utiliser les ouvertures de crédit prévues par l'ache- « teur plus tôt qu'il n'est, en réalité, en droit de le faire ».

C'est donc, en dernier ressort, l'acheteur ici qui possède la clef de la situation. En recevant les documents de l'expéditeur, le banquier ne fait naturellement qu'exécuter les instructions de l'acheteur et si l'acheteur a donné pour instructions qu'il exigeait un connaissement libellé « embarqué », le banquier n'acceptera aucun autre document.

Le refus formel de la part de l'acheteur de n'admettre aucun autre document que le connaissement « embarqué » aurait cependant de graves conséquences pour le commerce. Les connaissements « reçu pour embarquement » sont, dans

and it would be against the general interests if an attempt were made now to eradicate them altogether.

The course of development seems to point towards standardisation, that is to say the finding of regulations where the « received for shipment » bill of lading becomes a document which will at some time or another not too far distant from the date of its issue — automatically turn into a « shipped » bill of lading guaranteeing to the buyer all that he requires in the shipment of the goods to the home market.

W. R. Bisschop, LL. D.
Barrister-at-law, Hon. Secretary
of the Maritime Law Committee.

des cas nombreux, devenus une nécessité commerciale, et il serait contraire aux intérêts généraux d'en préconiser la suppression complète.

La tendance générale paraît se dessiner dans le sens de l'uniformisation, c'est-à-dire la recherche d'une réglementation en vertu de laquelle le connaissement « reçu pour embarquement » deviendrait un document qui se transformerait automatiquement, à une date très rapprochée de celle de sa création, en un connaissement « embarqué », donnant à l'acheteur toutes les garanties dont il a besoin, en ce qui concerne l'embarquement de ses marchandises à destination du marché de son pays.

W. R. Bisschop
Docteur en droit, Avocat au barreau anglais,
Secrétaire du Comité de Droit Maritime
de l'Association de Droit International.

Traduit de l'anglais
Par Roger Véron, docteur en droit.

La Conférence d'Anvers du Comité maritime international

(28-30 juillet 1921)

Le Comité maritime international a tenu à Anvers, les 28-30 juillet 1921, sa douzième Conférence, dont la date coïncidait avec le vingt-cinquième anniversaire de sa fondation. Onze associations nationales ont pris part aux travaux de la Conférence. Cinq séances ont été tenues sous la présidence de M. Louis Franck, l'un des fondateurs du Comité et actuellement ministre des Colonies de Belgique (1). Voici le résultat des travaux de la Conférence.

(1) Liste des Pays représentés à la Conférence et composition du Bureau :

Président : M. Louis Franck, ministre des Colonies de Belgique.

Vice-présidents : MM. Albert Le Jeune, sénateur, Anvers.
Leslie Scott, K. C., M. P., avocat, Londres.

Secrétaires généraux : MM. Léon Hennebicq, avocat, Bruxelles.
Fr. Sohr, docteur en droit, Anvers.
G. Langton, avocat, Londres.

Argentine :

MM.
A. Blancas, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire à Bruxelles.
Murature, ancien ministre des Affaires étrangères.

Belgique :

MM.
A. Aerts, armateur (J. P. Best et C°), Anvers.
Ch. Bauss, avocat, Anvers.
L. Dens, armateur, président de l'Union des Armateurs Belges, Anvers.
C. Smeesters, avocat, membre du Conseil Supérieur de la Marine, Anvers.
J. Langlois, dispacheur, Anvers.
R. Vrancken, avocat, Anvers.
Ant. Franck, avocat, Anvers.
E. de Bunswyck, secrétaire général au ministère de la Justice, délégué du ministre de la Justice, Bruxelles.

I. — Les conventions sur l'abordage et l'assistance

La réglementation internationale de l'abordage et de l'assistance, étudiée successivement par le Comité maritime

J. de Ruelle, délégué du ministre des Affaires étrangères, Bruxelles.

Danemark :

MM.

Dr. I. H. Koch, président de la Cour maritime et commerciale, président de l'Association danoise du Droit Maritime, Copenhague.

Dr. Otto Liebe, avocat à la Cour Suprême, ministre d'Etat, Copenhague.

États-Unis :

MM.

W. J. Coulon, avocat, Philadelphie.

John M. Woolsey, avocat, New-York.

France :

MM.

H. de Grandmaison, avocat, vice-président de l'Association française du Droit Maritime, le Havre.

R. Verneaux, chef du contentieux de la Compagnie des Messageries Maritimes, secrétaire général de l'Association française du Droit Maritime, Paris.

Paul de Rousiers, secrétaire général du Comité Central des Armateurs de France, Paris.

Gervais, secrétaire adjoint du Comité des Assureurs Maritimes, Paris.

Laurent Toutain, courtier juré d'assurances, membre de la Chambre de Commerce, le Havre.

Georges Ripert, professeur à la Faculté de Droit et à l'École des Sciences politiques, Paris.

Lesueur, chef du contentieux de la Compagnie Générale Transatlantique, Paris.

Cangardel, directeur de la Société « Les Armateurs Français », Paris.

Francis Sauvage, avocat à la Cour d'Appel, Paris.

J. de Grandmaison, avocat, le Havre.

Grande-Bretagne :

MM.

Sir Walter Runciman, Bart., armateur (United Kingdom Mutual s/s. Assur. Association), Newcastle-on-Tyne.

B. Cleminson, directeur général de la Chamber of Shipping of the United Kingdom, Londres.

Philip Runciman, armateur, Londres.

international et la Conférence diplomatique de Bruxelles, a été fixée par les deux conventions signées à Bruxelles le 23 septembre 1910 (1). Ces deux conventions ont été signées par les plénipotentiaires de vingt-cinq Etats représentés à la Conférence.

Le Bureau de la Conférence a signalé que tous les Etats signataires n'ont pas encore ratifié les conventions. A l'heure actuelle, les deux conventions ont été ratifiées par les pays suivants : France (2), Allemagne, Autriche, Hongrie, Belgique, Brésil, Danemark, Grande-Bretagne et Dominions, Grèce, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Portu-

W. R. Bisschop. LL. D., avocat, secrétaire du Maritime Law Committee (International Law Association), Londres.

Grèce :

M.

Seferiadès, professeur à l'Université, Athènes.

Hollande :

MM.

Dr. B. C. J. Loder, Conseiller à la Cour Suprême des Pays-Bas, président de l'Association hollandaise du Droit maritime, La Haye.

Dr. Jitta, professeur à l'Université d'Amsterdam, membre du Conseil d'Etat, La Haye.

Italie :

MM.

Fr. Berlingieri, avocat, professeur à l'Université et à l'Ecole supérieure navale, Gênes.

Ed. Canali, président du Comité des Assureurs de Gênes.

Lionel Canali, M. G., administrateur-délégué de la Caisse Navale d'Assurances à Gênes.

Petocchi, avocat, Venise.

G. Marghieri, avocat, Naples.

Japon :

MM.

Heiji Asano, secrétaire du ministère des Communications, Tokio.

Kuramatsu Kishi, consul du Japon, Anvers.

Suède :

M.

Cinar Rud Lange, directeur d'Assurances, R. N. O. R. V. O., Gothenburg.

(1) Ce Rec., t. XXVI, pp. 256 et 262.

(2) Loi du 2 août 1912, ce Rec., t. XXVII, p. 236 ; décret du 12 mars 1913, *ibid.*, t. XXVIII, p. 895.

gal, République Argentine, Roumanie, Russie, Suède, Uruguay. — Les Etats-Unis n'ont ratifié que la convention sur l'assistance et le Nicaragua n'a ratifié que la convention sur l'abordage.

On sait que le traité de Versailles (art 282-12°) (1) a remis en vigueur entre les Puissances signataires les conventions du 23 septembre 1910. Le traité de Saint-Germain (art. 234) contient un texte identique. Mais de ce fait, les nouvelles Puissances nées à la vie maritime ne se trouvent pas obligées de respecter les conventions internationales. La Pologne et la ville libre de Dantzig ont fait connaître au Comité leur adhésion postérieurement à la Conférence.

Malheureusement, beaucoup de pays n'ont pas consenti encore à mettre leur législation maritime en harmonie avec la convention internationale. En France, nous avons connu pendant quelque temps ce dualisme de lois applicables, puisque ce sont seulement les lois du 15 juillet 1915 (2) sur l'abordage et du 29 avril 1916 (3) sur l'assistance qui ont fait passer dans notre législation nationale les principes de Bruxelles.

A l'heure actuelle, la Belgique a adopté comme loi interne la règle internationale (4). La Grande-Bretagne avait fait une réserve en ce qui concerne la responsabilité du capitaine au cas de pilotage obligatoire, mais cette réserve a aujourd'hui disparu (5). L'Allemagne, enfin, n'a pas reproduit textuellement les dispositions de la convention et, notamment, elle n'a pas admis l'obligation d'assistance (loi du 7 janvier 1913). Dans beaucoup d'autres pays, les projets de modification déposés n'ont pas abouti, notamment en Italie.

Sur la proposition de M. Berlingieri, la Conférence a émis le vœu que les pays qui n'ont pas encore ratifié les conventions fassent parvenir leur ratification et que, dans les pays où la législation interne n'a pas été mise en rapport avec les conventions, la réforme de la législation nationale soit entreprise en ce sens.

(1) Ce Rec., t. XXXII, p. 166.
(2) Ce Rec., t. XXX, p. 161.
(3) Ce Rec., t. XXX, p. 400.
(4) Loi du 12 août 1911, ce Rec., t. XXVIII, p. 506.
(5) Loi du 16 décembre 1911 (Maritime Conventions Act), ce Rec., t. XXVIII, p. 496 ; loi du 9 mars 1913 (Pilotage Act), *ibid.*, t. XXIX, p. 943.

II. — La limitation de responsabilité des propriétaires de navires

A la suite de la Conférence de Venise de 1907, le Comité maritime international avait soumis à la Conférence diplomatique un avant-projet, qui fut complété à la Conférence de Paris de 1911 par une résolution relative à la responsabilité au cas de lésions corporelles ou de pertes de vies humaines. La Conférence diplomatique, dans sa session de 1910, n'arriva pas à une entente entre les délégués et elle publia deux avant-projets: l'avant-projet A donnait satisfaction aux vues de l'Association allemande ; l'avant-projet B se rapprochait davantage des vues anglaises (1).

Bien que la Conférence diplomatique soit saisie de cette question, le Comité maritime a tenu à l'examiner brièvement de nouveau. Il lui a paru nécessaire de voir, après la guerre, si les dispositions précédemment adoptées ne devraient pas être modifiées. Cet examen n'a pas porté sur toutes les dispositions du projet. Deux points seulement ont été discutés : la fixation de la valeur forfaitaire à abandonner et le principe de la responsabilité limitée au cas d'accidents corporels.

1° *L'indemnité forfaitaire.* — Le principe de l'indemnité forfaitaire a été, on le sait, emprunté à la législation anglaise. L'avant-projet A de 1910 (art. 6) permet au propriétaire de libérer le navire par le paiement d'une somme de huit livres sterling par tonne de jauge brute de son navire. L'avant-projet B (art. 1, *in fine*), partant d'une conception différente, déclare que la responsabilité du propriétaire ne dépassera pas une somme totale calculée à raison de huit livres par tonne. Bien que le système juridique de limitation ne soit pas le même, c'est pratiquement le même chiffre qui sert de limite aux obligations du propriétaire. De plus, et bien qu'aucun texte définitif n'ait été arrêté à ce sujet, il a été entendu qu'au cas de perte de vies humaines et d'accidents corporels, une idemnité forfaitaire supplémentaire serait payée et le chiffre de sept livres a été provisoirement admis.

(1) Georges Ripert, *Droit maritime*, t. I, n° 1151.

Les pays qui, dans leur législation interne, ont suivi les résolutions votées par la Conférence diplomatique ont accepté ces chiffres. C'est ainsi que la loi belge de 1911 et le Code marocain de 1919, qui acceptent la règle de l'option entre la valeur du navire et le payement d'une indemnité forfaitaire, ont adopté les chiffres de 200 francs et 175 francs.

Quand ces chiffres ont été fixés, les différences existant entre les pays quant à la valeur des monnaies étaient insignifiantes et les chiffres étaient à la parité de l'or. Mais on sait quel bouleversement extraordinaire la guerre a apporté dans le cours des changes et la valeur des monnaies fiduciaires à cours forcé. Est-il possible à l'heure actuelle qu'une convention internationale permette à chaque pays de fixer en monnaie nationale un chiffre d'indemnité forfaitaire sur la parité nominale de huit livres anglaises ?

M. Leslie Scott, au nom de la délégation anglaise, a fait remarquer que l'égalité serait rompue si la convention internationale ne fixait pas une indemnité de libération égale pour tous les pays en valeur absolue. L'armateur anglais payerait au cas d'abordage fautif, par exemple, une somme de huit livres ; l'armateur français, dans les mêmes circonstances, verserait deux cents francs ; l'armateur allemand, 160 marks. Or, deux cents francs sur le marché international ne valent actuellement que quatre livres, et 160 marks au change de dix centimes le mark représentent à peine seize francs. Les pays à monnaie dépréciée verraient donc la responsabilité de leurs armateurs singulièrement allégée.

Cette observation me paraît parfaitement juste pour deux raisons. La première, qui est commune à toutes les ententes internationales, c'est qu'une convention ayant un caractère international doit être appliquée dans tous les pays avec le même sens. Or, on change très profondément le sens de la convention si l'on prétend en respecter seulement la lettre, en prenant un chiffre nominal égal, lorsque ce chiffre n'a pas la même valeur dans tous les pays signataires.

La seconde, c'est que la base de la responsabilité de l'armateur, c'est la valeur du navire. Quand les Anglais ont pris comme chiffre forfaitaire de libération ce chiffre de huit livres par tonne, ils ne l'ont pas fixé arbitrairement. Il résultait d'un calcul qui avait été fait sur la valeur totale de

la flotte britannique. Le chiffre est évidemment aujourd'hui assez faible et hors de proportion avec cette valeur ; de plus, il a l'inconvénient d'être fixe, alors que la valeur des unités varie beaucoup. Mais peu importe son inexactitude relative ; il prend son origine dans la valeur du navire. A plus forte raison en est-il ainsi dans les projets de Bruxelles, puisque le payement d'une indemnité forfaitaire est un moyen de libération en remplacement du navire ou de sa valeur. Or, la valeur du navire est indépendante de la valeur de la monnaie ; c'est une valeur internationale, tout autant du moins que l'on permet les ventes à l'étranger et les transferts de pavillon. Dans un pays à monnaie dépréciée, le prix des navires monte à proportion de la dépréciation de la monnaie. Dès lors, pour conserver un certain rapport entre le forfait d'indemnité et la valeur réelle du navire, il faut élever ce forfait à concurrence de la dépréciation de la monnaie nationale. Si, par exemple, le forfait est de huit livres en Angleterre, il serait actuellement de 400 francs environ en France et, au change de dix centimes le mark, près de quatre mille marks en Allemagne.

Ce n'est pas à dire que la solution soit facile à trouver. Les variations du cours des changes sont constantes et on ne peut pas dans un texte législatif immobiliser les valeurs. Si, par exemple, on promulguait en France à l'heure actuelle une loi fixant la responsabilité des propriétaires de navires, il faudrait, étant donné les valeurs respectives du franc et de la livre, prendre environ le chiffre de quatre cents francs. Mais alors, toute amélioration de notre change mettrait les armateurs français dans une position fâcheuse par rapport aux armateurs anglais. En d'autres termes, il est impossible d'accepter, comme monnaie de convention internationale, la monnaie d'un pays déterminé, sans que l'application de la convention soit bouleversée par les variations du cours des changes.

La Conférence d'Anvers a bien vu cette difficulté, mais elle n'a pas trouvé le moyen de la résoudre, et du reste ne l'a pas cherché, estimant qu'il appartenait à la Conférence diplomatique de prendre une décision. Elle s'est bornée à voter le vœu suivant :

> La Conférence recommande l'examen des moyens par lesquels les sommes de huit livres et de sept livres indiquées comme limites dans les avant-projets de traité

pourraient s'exprimer dans la convention internationale définitive en une *valeur stable, or ou autre, identique pour toutes les nations.*

Cette question devra donc être examinée par la Conférence diplomatique de Bruxelles quand y sera reprise l'étude des projets sur la limitation de la responsabilité.

2° *La responsabilité au cas d'accidents corporels.* — La législation anglaise établit au cas de mort ou d'accidents corporels une nouvelle indemnité forfaitaire de sept livres par tonne, indemnité qui doit être le gage exclusif des victimes de ces accidents. Le principe de cette seconde limitation de responsabilité avait été précédemment admis par le Comité maritime international. Mais la question a été remise en discussion à Anvers sur la demande de la délégation anglaise.

Sir Norman Hill, secrétaire de l'Association des armateurs de Liverpool, a rédigé une étude sur la responsabilité de l'armateur au cas de mort ou d'accidents des passagers (1). Prenant pour point de départ l'indemnité de sept livres, il a recherché quelle aurait été dans certaines catastrophes célèbres l'indemnité qui aurait été touchée par les ayants cause des passagers. Dans la catastrophe du *Titanic*, 825 passagers ont trouvé la mort, 256 instances ont été portées devant les juridictions anglaises et 381 devant les juridictions américaines. Devant les juridictions anglaises, la responsabilité de l'armateur était limitée à 500.000 livres. et devant les juridictions américaines, d'après la loi américaine à 98.000 dollars, soit 20.000 livres. Si on avait eu à appliquer la convention internationale, la limitation de responsabilité eût été de sept livres par tonne sur 34.000 tonnes, soit 238.000 livres. Si l'on y ajoute les 20.000 livres représentant les valeurs sauvées, cela fait au total 258.000 livres. Les instances poursuivies en Angleterre ont donné lieu à un payement total de 51.660 livres. Mais celles qui ont été suivies aux Etats-Unis portaient sur une somme totale de 456.000 livres, alors que l'armateur n'était responsable que pour 20.000 livres. Même avec la limitation établie par la convention, chaque victime n'aurait reçu qu'une indemnité bien insuffisante.

(1) « The Shipowner's liability for life claims » (*Bulletin n° 45* du Comité maritime international).

Sir Norman Hill a fait le même calcul pour la perte de l'*Empress-of-Ireland* qui a coûté la vie à 840 passagers. Il a abouti par ses calculs à ce résultat que la vie de chaque passager, d'après l'application de la convention, n'aurait donné droit qu'à une indemnité de 30 livres.

Il en conclut que la responsabilité de l'armateur ne peut pas, au cas de mort, donner une garantie suffisante et il propose de remplacer cette responsabilité par l'assurance. L'assurance donnerait une indemnité fixée par un tableau où seraient pris en considération l'âge de la victime et la gravité de l'incapacité. La prime serait fixée par semaine de traversée et s'ajouterait au prix du passage. D'après ce projet, l'indemnité au cas de mort d'un adulte au-dessus de 18 ans serait de 150 livres et la prime de 20 shillings par semaine.

A côté de cette proposition, la Conférence a eu à connaître d'un projet dans le même sens soumis au Bureau international du travail. Ce Bureau s'est occupé de la protection des émigrants et il a pensé que l'émigrant devait être protégé pendant le transport maritime. L'assurance obligatoire réaliserait cette protection.

Le projet du Bureau international du travail soulève tout d'abord une question de compétence. On a fait observer que le Bureau, chargé de régler les rapports entre employeurs et employés, n'a aucune compétence pour s'occuper du transport des émigrants. Pour les armateurs, les émigrants sont des passagers comme les autres et la question du transport est purement commerciale. Il faut ajouter qu'il est dangereux de régler une question de responsabilité ressortissant au droit maritime dans une convention relative à la protection des travailleurs.

Sur la proposition de M. Leslie Scott, la Conférence a émis le vœu suivant :

> Considérant que les problèmes juridiques et économiques qui se rattachent à la responsabilité des propriétaires de navires à raison du transport des personnes ne peuvent être scindés utilement, qu'ils comportent l'examen de nombreux éléments de technique et de droit maritime, et que leur solution doit être mise en rapport avec le droit commun maritime ;
>
> Considérant que vingt-cinq nations ont depuis plusieurs années réuni une Conférence diplomatique mari-

time qui, en plusieurs sessions, s'est occupée d'unifier la législation maritime du monde ; que la situation des passagers et spécialement des émigrants a été examinée au cours de ces travaux ; que le Gouvernement britannique et le Gouvernement italien en ont saisi la Conférence diplomatique ; qu'il ne s'agit d'ailleurs pas de rapports nés du contrat de travail ;

L'Assemblée émet le vœu que la question dont il s'agit relève de la Conférence diplomatique maritime et que celle-ci n'en soit pas dessaisie.

Restait alors à régler la question au fond. Fallait-il supprimer les dispositions relatives à la responsabilité du propriétaire du navire au cas de perte de vies humaines ou d'accidents corporels ? J'ai fait remarquer à la Conférence à quel point la disposition suggérée par Sir Norman Hill serait contraire aux principes généraux du droit français. Les calculs présentés sont sujets à discussion, car il est impossible de savoir au cas de mort s'il y aura des parents en situation d'intenter une action en indemnité. Mais, en tenant pour exacts les chiffres adoptés, n'est-il pas un peu singulier de supprimer le recours sous prétexte qu'il est le plus souvent illusoire ? Ce raisonnement se comprendrait à la rigueur si la reconnaissance de la responsabilité du propriétaire était incompatible avec la souscription d'une assurance par le passager. Mais il n'en est rien et il n'est pas défendu au passager de s'assurer contre les risques du transport. Il conviendrait tout au moins d'attendre que cette pratique de l'assurance fût généralisée avant de supprimer la responsabilité légale du propriétaire. En France, à l'heure actuelle, la jurisprudence applique le même principe de responsabilité contractuelle aux pertes de marchandises et aux accidents corporels. On ne comprendrait pas une distinction qui maintiendrait la responsabilité de l'armateur envers les chargeurs et la supprimerait envers les passagers.

La Conférence s'est ralliée à ces vues. Elle a retenu la suggestion de Sir Norman Hill comme susceptible d'être étudiée et peut-être appliquée dans l'avenir ; mais elle a estimé que pour le moment il ne fallait pas rompre avec les règles traditionnelles sur la responsabilité civile et que le projet précédemment arrêté par le Comité maritime international devait être maintenu.

III. — Les privilèges et hypothèques maritimes

Dans sa Conférence de Venise de 1907, le Comité maritime international a arrêté un avant-projet de convention sur les privilèges et hypothèques maritimes. Cet avant-projet a été discuté par la Conférence diplomatique de Bruxelles dans ses sessions de 1909 et 1910. A cette Conférence, la délégation allemande proposa de déclarer créanciers privilégiés tous les créanciers envers lesquels le propriétaire du navire n'a qu'une responsabilité limitée. Cette proposition remettait tout le projet en discussion. La Conférence arrêta un avant-projet qui fut soumis pour observations aux différents Etats. Une sous-commission, réunie à Bruxelles en 1913, fut chargée d'étudier ces observations. En somme, aucune décision définitive n'avait encore été prise par la Conférence diplomatique.

La Conférence d'Anvers a décidé qu'il n'y avait pas lieu de revenir sur le projet de Venise, puisque ce projet était actuellement soumis à la Conférence diplomatique. Mais cette décision a été précédée d'une discussion relative au maintien ou à la suppression du privilège qui garantit le crédit fait au capitaine en cours de voyage.

L'avant-projet de Bruxelles (article 3) privilégie au quatrième rang « les créances provenant de contrats passés ou « d'opérations effectuées par le capitaine en cas de néces- « sité hors du port d'attache, pour les besoins réels de la « conservation du navire ou de la continuation du voyage, « que le capitaine soit ou non en même temps propriétaire « du navire et que la créance soit la sienne ou celle des « fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contrac- « tants ».

Cette disposition est contraire à l'avant-projet de Venise, qui n'admettait que quatre privilèges. Sa valeur a été très discutée. L'admission de ce privilège est de nature à porter gravement atteinte aux intérêts des créanciers hypothécaires, car il peut garantir des créances considérables. Le but que l'on s'était proposé par la réduction du nombre des privilèges est compromis. Un navire hypothéqué peut revenir au port grevé d'un privilège pour créance de réparations qui enlèvera toute valeur au gage hypothécaire. D'autre part,

n'est-il pas possible au capitaine de trouver du crédit en cours de voyage, sans affecter le navire par privilège aux créanciers ? Aujourd'hui les moyens de transmission sont assez nombreux et faciles pour que l'armateur puisse toujours faire parvenir rapidement au capitaine les sommes ou le crédit nécessaires.

Ces raisons devraient entraîner la suppression du privilège. La Conférence a pourtant hésité à la proposer. Dans certains cas, en effet, le capitaine qui est privé de toutes relations avec l'armateur ne trouve du crédit que parce que le créancier sait que sa créance est garantie par un privilège. Supprimer ce privilège, c'est tuer le crédit en cours de route. Ce crédit n'est-il pas plus nécessaire encore que le crédit au départ ? S'il est vrai que dans beaucoup de circonstances le crédit personnel de l'armateur puisse être substitué au crédit réel assuré sur le navire, il reste pourtant des hypothèses où le capitaine ne peut continuer la navigation qu'en offrant un privilège sur le navire.

On a proposé à la Conférence de Bruxelles d'imaginer un moyen d'inscription de ce privilège. Mais, dans la conception française des privilèges, cette inscription ne sauvegarderait en aucune façon les droits des créanciers hypothécaires. Les privilèges, en effet, passent par leur nature même avant les hypothèques. Le rang respectif des garanties réelles ne dépend donc pas d'un rang d'inscription.

Finalement, la Conférence d'Anvers a décidé qu'il n'y avait pas lieu de revenir sur le projet établi. Le projet est pendant actuellement devant la Conférence diplomatique. Ce serait retarder l'œuvre d'unification que de recommencer une discussion épuisée.

IV. — Le Code de l'affrètement.
La responsabilité dans les transports maritimes.

Le Comité maritime international avait formé le projet d'élaborer un Code international de l'affrètement. A la Conférence de Copenhague de 1913, le projet français préparé par M. L. Denisse avait servi de base de discussion. Certaines décisions avaient été prises, notamment la suppression du fret de distance. Mais aucun avant-projet n'avait été voté, et la Conférence de Copenhague avait décidé de

confier à une Commission un travail de rédaction. Cette Commission s'est réunie à Londres en 1914 et a établi un questionnaire auquel les Associations nationales n'ont pas encore été appelées à répondre.

La question du Code de l'affrètement s'est représentée devant la Conférence d'Anvers, et la Conférence a estimé qu'il n'était pas possible de l'envisager dans son ensemble. Mais une question se pose actuellement avec une particulière importance : c'est celle de la responsabilité du transporteur et des clauses du connaissement tendant à supprimer ou à limiter cette responsabilité.

En France, cette question, que l'on croyait définitivement réglée par une jurisprudence favorable à la liberté des clauses, a été de nouveau posée au Parlement, d'abord par la proposition de loi de Monzie (1), puis par le projet de loi Clémentel (2). Le projet de revision du livre II du Code de commerce (art. 285 et 286) reproduit les dispositions de ce projet de loi.

Aucun de ces projets n'est venu en discussion devant le Parlement. Mais certains tribunaux, notamment celui de Bordeaux et celui de Marseille, ont dans des décisions récentes écarté par des moyens divers l'application des clauses de non-responsabilité (3). La Cour de Cassation elle-même, dans un arrêt du 5 juin 1920 (4), a paru encourager ce revirement de jurisprudence.

Dans ces conditions, les armateurs français en sont arrivés à se demander si une réglementation législative ne serait pas préférable à cette jurisprudence chaotique. Ils avaient cru, en acceptant le connaissement de sortie de 1913 (5), donner satisfaction aux réclamations des exportateurs. Mais il ressort des décisions rendues depuis cette date que la lutte contre les clauses continue. Ce qui jusqu'ici n'a pas permis aux armateurs français d'accepter sans protestations les tentatives de réforme, c'est qu'elles étaient

(1) *Circulaire du Comité des Armateurs* du 5 janvier 1914, n° 876.

(2) *Circulaire du Comité des Armateurs* du 3 mai 1920, n° 1110 ; *Revue de la Marine Marchande*, 1907, t. IV, p. 548.

(3) Voir, sur cette jurisprudence, Bonnecase, *Du particularisme du droit commercial maritime*, 1921, n°s 64 et suiv., et Georges Ripert, *La lutte contre les clauses de non-responsabilité*, Journal de la Marine marchande, n° du 9 septembre 1921.

(4) Ce Rec., t. XXXII, p. 306.

(5) Ce Rec., t. XXX, p. 178.

purement nationales et qu'ils craignaient à juste titre d'être mis en état d'infériorité par rapport à l'armement étranger qui continuerait à jouir de la pleine liberté.

La Conférence d'Anvers pose la question sur un nouveau terrain. Le Comité maritime international a été saisi, en 1921, d'une résolution de la Chambre de Commerce internationale ainsi conçue :

> La Chambre estime qu'il est très important d'unifier, autant que c'est raisonnable et faisable, les pratiques divergentes des différents pays quand ces pratiques sont nuisibles au commerce, et dans ce but :
>
> 1° La Chambre de Commerce Internationale est unanimement favorable à l'idée d'obtenir un connaissement transocéanique international uniforme avec des clauses uniformes appropriées aux trafics spéciaux ainsi qu'aux divers ports ;
>
> 2° Un Comité permanent sera nommé par le Bureau en vue de coopérer avec l'International Law Association et le Comité Maritime International dans leurs efforts pour obtenir une législation uniforme concernant les connaissements transocéaniques ;
>
> 3° En attendant l'établissement de pareille législation uniforme et s'inspirant du précédent posé par l'adoption des Règles d'York et d'Anvers, le Comité fera une enquête et présentera rapport au Bureau sur la question de savoir si l'on pourrait obtenir un accord général des transporteurs quant à l'acceptation volontaire par eux d'obligations uniformes ;
>
> 4° Au reçu de ce rapport, le Bureau est autorisé à prendre telles mesures qu'il jugera convenables ».

Le Comité du connaissement de la Chambre de Commerce internationale a émis de nouveau, le 2 juillet 1921, un vœu recommandant « l'adoption d'un Code international qui « définira les droits et les obligations des transporteurs « maritimes sous l'empire des connaissements ».

Ce mouvement en faveur de la réglementation internationale de la responsabilité du transporteur a eu pour promoteur notre collègue de Gênes, M. Fr. Berlingieri, l'éminent directeur de la Revue de droit maritime italienne. M. Berlingieri a déposé à la session de Londres de la Chambre de Commerce un rapport sur cette question (1).

(1) Fr. Berlingieri, *Rapport sur les clauses d'irresponsabilité des connaissements*, Paris-Rome, 1921.

C'est dans ces conditions que l'Association française du droit maritime a décidé qu'il y avait lieu de présenter à la Conférence d'Anvers un projet de convention internationale. Ce projet a été établi par MM. Lesueur, chef du contentieux de la Compagnie Transatlantique, et Francis Sauvage, avocat à la Cour de Paris (1). Ce projet consiste, dans ses grandes lignes, à déclarer nulle toute clause ayant pour objet d'exonérer l'armateur de la responsabilité de son fait personnel ou de celui de ses préposés relativement à l'arrimage, la conservation, la manutention et la livraison de la cargaison, et à déclarer l'armateur irresponsable des fautes du capitaine et de l'équipage quand ces fautes ont été commises dans la navigation et la conduite du navire. Au fond, c'est la reproduction de la distinction faite par l'Harter Act américain. Le projet prévoit aussi une limitation de responsabilité à la somme de 1.000 francs par colis, sous réserve d'une déclaration de valeur par le chargeur. Le projet ne vise d'ailleurs que les transports conclus par connaissement et non ceux qui donnent lieu à la rédaction d'une charte-partie.

La délégation française a présenté ce projet à la Conférence d'Anvers et insisté sur la nécessité d'arriver sur ce point à une réglementation internationale. Mais les autres Associations n'étaient pas prêtes à la discussion, et il est apparu à la Conférence que seul un échange de vues sur les grandes lignes du projet pouvait être utile.

Cet échange de vues a révélé que la Grande-Bretagne ne manifesterait pas une opposition irréductible à une réglementation internationale de la responsabilité du transporteur maritime. L'Imperial Shipping Committee, dans sa réunion du 25 février 1921, a admis le principe d'une limitation des clauses usuelles de non-responsabilité (2).

D'autre part, M. Bissenop, secrétaire du Comité de droit maritime de l'*International Law Association*, a indiqué que la question devait être étudiée par cette Association dans la Conférence qui se tiendrait à La Haye en septembre 1921. On sait que l'*International Law Association* s'occupe depuis

(1) *Bulletin n° 43* du Comité maritime international.

(2) *Report of the Imperial Shipping Committee* 1921. — Voir l'étude de M. Gutteridge, *The limitation of the liability of Shipowners* (*Economica*, mai 1921, n° 2, p. 180).

longtemps des clauses de non-responsabilité. C'est pour cette Association que M. Léopold Dor a écrit en 1912 son important rapport, qui a inspiré en France la proposition de loi de Monzie et le projet de loi Clémentel (1).

La Conférence d'Anvers a voté la résolution suivante relative au Code de l'affrètement :

> Elle prie spécialement les associations et groupes nationaux de rechercher s'il y a lieu de poursuivre une codification complète de la matière ou s'il y a lieu de se borner à régler les questions importantes sur la solution desquelles les législations se divisent.
>
> La Conférence a suivi également avec une particulière attention les vues qui ont été exposées au sujet d'une législation sur les clauses d'exonération dans les connaissements. Elle estime que seule une entente internationale peut utilement solutionner la question et les graves conflits de loi en cette matière.
>
> Elle charge le bureau permanent de suivre les travaux de la prochaine conférence de La Haye et de prendre les mesures nécessaires pour une étude approfondie de la question et pour une intervention éventuelle en vue d'une action internationale.

L'exécution de cette décision a amené à La Haye, en septembre 1921, les délégués du Comité maritime international, et c'est à la Conférence de La Haye qu'a été traitée la question de la réglementation internationale de la responsabilité des transporteurs maritimes (2).

V. — Les résultats.

La Conférence d'Anvers n'a pas, on le voit, arrêté de projet nouveau de convention internationale. Elle a pourtant une grande importance, parce qu'elle marque le désir exprimé par toutes les Associations représentées de reprendre, après la tourmente de la guerre, l'œuvre d'unification entreprise depuis 1897. Il appartient aux gouvernements de réunir la Conférence diplomatique de Bruxelles et de mettre

(1) Léopold Dor, *Les clauses du connaissement et le projet de loi Colin*, 1912.

(2) V. ce Rec., t. XXXIII, pp. 198, 260, 495 et 502.

au point les deux projets sur la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire et les privilèges et hypothèque maritimes.

D'autre part, la Conférence d'Anvers a préparé l'œuvre qui a été accomplie à La Haye en septembre 1921 par l'*International Law Association*. Ces Règles de La Haye demandent d'ailleurs une étude détaillée.

La prochaine Conférence du Comité maritime international aura lieu à Londres en 1922.

GEORGES RIPERT

Professeur à la Faculté de droit de Paris
et à l'Ecole des Sciences politiques.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE

COUR DE CASSATION (Ch. crim.)

29 juillet 1920

Capitaine. Détournement frauduleux de marchandises. Compétence.

Le détournement frauduleux de marchandises commis à bord par le capitaine constitue un crime maritime, prévu à l'article 93 du décret du 24 mars 1852 (1), *et qui échappe à la compétence du tribunal correctionnel.*

Ministère public c. G...

ARRÊT

« La Cour,

Vu les articles 525 et suiv., C. inst. crim., et l'art. 93 du décret du 24 mars 1852 ;

Attendu que, par ordonnance du juge d'instruction près le Tribunal de Lorient, en date du 24 décembre 1919, le nommé G..., capitaine au cabotage, a été renvoyé devant le Tribunal correctionnel de Lorient, comme prévenu du délit d'abus de confiance prévu par les art. 406 et 408, C. pén., à raison du détournement frauduleux à lui imputé comme commandant le voilier X... d'une certaine quantité de sucre au préjudice de la Chambre de commerce de Lorient, ladite marchandise à lui remise à son bord à titre de mandat et confiée à sa garde ;

Attendu que, par arrêt du 24 juin 1920, la Cour d'appel de Rennes, confirmant le jugement du Tribunal correctionnel du 17 mai précédent, s'est déclarée incompétente pour connaître de cette prévention ;

Attendu qu'aux termes de l'article 93 du décret disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 mars 1852,

(1) Modifié par la loi du 15 avril 1898 (ce Rec., t. XIV, p. 304).

les vols commis à bord de tout navire par les capitaines, officiers, subrécargues ou passagers sont punis de la réclusion ; que le fait imputé à G... n'est pas seulement un abus de mandat, mais constitue le vol qualifié par l'article 93 précité ; que l'aggravation pénale est motivée par la confiance nécessaire qui s'attache à la qualité de transporteur, et qu'il en résulte un changement dans la compétence ;

Attendu, enfin, que l'article 22 du décret susvisé dispose que les tribunaux ordinaires connaissent des crimes maritimes prévus par ledit décret ;

Attendu que de l'ordonnance et de l'arrêt sus-énoncés, passés en force de chose jugée et contradictoires entre eux, résulte un conflit négatif de juridiction qui interrompt le cours de la justice et qu'il importe de faire cesser ;

Réglant de juges,

Sans s'arrêter à l'ordonnance du juge d'instruction, laquelle sera considérée comme non avenue, renvoie la cause et le prévenu, en l'état où ils se trouvent, devant la Chambre des mises en accusation de la Cour d'appel de Rennes, qui, au vu de l'instruction déjà faite et de tout supplément d'information s'il y a lieu, statuera tant sur la prévention que sur la compétence. »

Du 29 juillet 1920. — Ch. criminelle. — Prés. : M. Bard ; M. Mercier, rapp. ; M. Depeiges, av. gén.

COUR DE CASSATION (Ch. civ.)

9 février 1921

Moyen nouveau. Maxime : « nul ne plaide par procureur ». Pilote-chef. — Droits de pilotage. Contestations. Chose jugée. — Règlement de pilotage. Légalité et interprétation. Compétence. — Pilotage (Indo-Chine. arr. 17 fév. 1911, art 80). Tarif réduit.

I. — *L'exception tirée de la maxime « nul en France ne plaide par procureur » ne tient pas à l'ordre public et ne peut être invoquée pour la première fois devant la Cour de Cassation (en l'espèce, par le chef du service du pilotage actionné comme représentant les pilotes).*

II. — *Un avis du Gouverneur de la Cochinchine déclarant non fondée une demande de remboursement de droits de pilotage ne constitue pas une décision pouvant acquérir autorité de chose jugée.*

III. — *Les tribunaux de l'ordre judiciaire sont compétents pour apprécier la légalité et interpréter le sens des dispositions générales d'un arrêté fixant les tarifs du pilotage, pris en vertu de l'article 41 du décret-loi du 12 décembre 1806.*

IV. — *Les voyages des navires pilotés dans la rivière de Saïgon par un pilote spécial et qui ne versent rien à la caisse du pilotage n'entrent pas en compte dans le calcul du nombre des voyages nécessaires pour l'obtention du dégrèvement du quart des droits.*

Casta Lunio c. Cie des Messageries Maritimes.

ARRÊT

« La Cour,

Sur le premier moyen :

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que la Cie des Messageries maritimes a assigné Casta Lunio, chef du service du pilotage de la rivière de Saïgon, et, en tant que de besoin, comme représentant la corporation des pilotes ou chacun des pilotes individuellement, à comparaître devant le Tribunal de commerce de Saïgon, aux fins de remboursement du quart des droits de pilotage versés en 1914 pour les voyages effectués par ses cargo-boats ;

Attendu que, suivant jugement confirmé par l'arrêt attaqué, il a été fait droit à cette action ;

Attendu que le pourvoi soutient que les personnes composant la corporation des pilotes de Saïgon ont des intérêts communs, sans que la réunion de ces intérêts constitue une personne morale ; que Casta Lunio ne pouvait donc être actionné comme représentant la corporation ; que la Cie des Messageries maritimes aurait dû faire signifier autant d'exploits qu'il y avait de pilotes en cause ; que, par suite, l'instance aurait été engagée en violation de la maxime que « nul en France ne plaide par procureur » ;

Mais, attendu que l'exception tirée de cette maxime ne tient pas à l'ordre public et ne peut, dès lors, être invoquée pour la première fois devant la Cour de cassation ;

Or, attendu qu'au lieu de l'opposer devant les juges du fond, Casta Lunio, au contraire, tant devant le Tribunal que devant la Cour, a défendu, au nom de la corporation des pilotes, à l'action intentée par la Cie des Messageries maritimes ; que, par suite, le moyen n'est pas recevable ;

Sur le deuxième moyen, envisagé dans sa première branche :

Attendu que, avant de saisir les tribunaux, la Cie des Messageries maritimes s'était adressée au Gouverneur de la Cochinchine qui avait estimé, suivant lettre du 13 février 1915, qu'il n'y avait lieu à remboursement des droits réclamés ;

Attendu que Casta Lunio a opposé à l'action de la Cie l'avis ainsi exprimé par le Gouverneur de la Cochinchine et soutenu que cet avis constituait une décision ayant autorité de chose jugée, aucun recours n'ayant été exercé dans les délais ;

Mais, attendu que le décret du 12 décembre 1806, qui a force de loi et qui a été promulgué dans la colonie par arrêté du 16 janvier 1871, dispose dans son article 50 que les contestations relatives aux droits de pilotage, indemnités et salaires des pilotes seront jugées par le tribunal de commerce du port ;

Attendu que les tribunaux de l'ordre judiciaire sont donc seuls compétents pour statuer sur le point de savoir si les droits de pilotage sont dus ou non et, par suite, s'il y a lieu d'ordonner la restitution de ceux qui ont été perçus ; que, d'autre part, l'arrêté du 17 février 1911 du Gouverneur général de l'Indo-Chine portant réorganisation du service du pilotage, pris en exécution du décret du 12 décembre 1806, n'a pas dérogé à la règle de compétence édictée par l'article 50 précité ; qu'en effet, son article 5 ne reconnaît au Gouverneur général de l'Indo-Chine que le droit de statuer sur les questions qui ne peuvent entraîner une action en justice ; que c'est donc à bon droit que la Cour d'appel de l'Indo-Chine a déclaré que la lettre du Gouverneur général de la Cochinchine en date du 13 février 1915 ne constituait pas une décision pouvant acquérir autorité de chose jugée ;

Sur la deuxième branche du même moyen :

Attendu que Casta Lunio demandait subsidiairement qu'il fût sursis à statuer jusqu'à ce que l'interprétation de cer-

taines dispositions litigieuses de l'arrêté du 17 février 1911 eût été donnée par l'autorité administrative ;

Attendu que, à bon droit, la Cour a décidé qu'il n'y avait lieu de surseoir ;

Attendu, en effet, que l'article 41 du décret-loi du 12 décembre 1806 prescrit qu'il sera dressé, pour chaque port où ce travail n'a pas encore été fait et pour chaque station, un tarif des droits de pilotage et que des règlements particuliers et appropriés aux localités détermineront les dispositions auxquelles les pilotes et les capitaines de navire doivent être assujettis ; que l'arrêté du 17 février 1911 a été pris en vertu de ce décret ;

Or, attendu que cet arrêté ne constitue pas un acte administratif spécial et individuel, dont l'interprétation échappe à la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire ; qu'il contient des dispositions générales rendues en vertu du pouvoir réglementaire de l'administration qui participent ainsi du caractère de la loi ; qu'il appartient, dès lors, à l'autorité judiciaire non seulement d'en faire l'application quand ces dispositions sont claires et précises mais encore d'en apprécier la légalité et d'en interpréter le sens lorsque cette interprétation est nécessaire pour la solution d'un litige dont elle a été compétemment saisie ; d'où il suit que l'arrêt attaqué n'a pas violé les textes visés au moyen et en a fait au contraire une exacte application ;

Mais, sur le troisième moyen :

Vu l'article 80 de l'arrêté du 17 février 1911, lequel est ainsi conçu : « Les navires de toute Cie française qui s'engagera envers la colonie à faire pendant un an un service « mensuel entre la France ou une colonie française et la « Cochinchine, seront exonérés du quart des tarifs applicables aux bâtiments de commerce ; au cas où une Cie ne « tiendrait pas ses engagements, il ne lui serait pas remboursé les sommes résultant de ce dégrèvement » ;

Attendu qu'aux termes de cette disposition, les navires de toute Cie française qui s'engagera envers la colonie à faire pendant un an un service mensuel entre la France ou une colonie et la Cochinchine et qui tiendra cet engagement seront exonérés du quart des tarifs applicables aux bâtiments de commerce ;

Attendu qu'il résulte de ce texte que, pour justifier le remboursement du quart des frais de pilotage, l'arrêté exige

12 voyages ayant donné lieu chacun, pour la caisse de la corporation, à la perception des droits perçus ;

Attendu que la Cie des Messageries maritimes, faisant état des traversées plus que mensuelles exécutées par ses grands courriers entre la Métropole et la Cochinchine, a réclamé et obtenu, par application de l'art. 80, le remboursement du quart des droits payés en 1914 à la caisse de la corporation pour 10 voyages de ses cargo-boats ;

Mais, attendu que les grands courriers étant pilotés, dans la rivière de Saïgon, conformément à l'article 76 de l'arrêté, par un pilote spécial étranger à la corporation et à la solde de la Cie, ne versent aucun droit à la caisse de pilotage ; que, dès lors, il n'y avait lieu, pour cette caisse, de comprendre les traversées de ces grands courriers dans le calcul du nombre des voyages nécessaires pour l'obtention du dégrèvement du quart ;

Attendu qu'en décidant le contraire, l'arrêt attaqué a étendu les effets de l'article 80 au delà de ses prévisions et l'a, par suite violé ;

Par ces motifs,

Casse et annule l'arrêt rendu entre les parties par la Cour d'appel de l'Indo-Chine le 5 février 1916 et renvoie devant la Cour d'appel de l'Indo-Chine autrement composée. »

Du 9 février 1921. — Ch. civile. — Prés. : M. Falcimaigne ; M. Lénard, rapp. ; M. Blondel, av. gén. ; Mes Morillot (pour Casta Lunio) et Hannotin (pour la Cie des Messageries maritimes), avocats.

Observations. — I. Dans le même sens, Cassation, 28 juin 1909, ce Rec., XXV, p. 465.

II. — La juridiction contentieuse en matière de droits de pilotage appartient aux tribunaux de commerce ; v. *infrà*, p. 334, la note sous l'arrêt de la Cour de Rouen du 18 décembre 1920. Une décision par laquelle l'autorité administrative admet ou rejette le bien fondé d'une contestation sur les droits de pilotage ne constitue pas un jugement et, par suite, ne saurait avoir autorité de chose jugée ; — rappr. Conseil d'État, 17 mai 1912, *Rec. Lebon*, 1912, p. 568.

III. — Dans le même sens, Cassation, 12 avril 1921, *Gaz. Pal.*, 1921. 2. 114.

Cette partie de la décision rapportée est intéressante, car la jurisprudence était assez indécise sur le pouvoir des tribunaux de l'ordre judiciaire pour interpréter les actes administratifs réglementant le pilotage ; voyez Rennes, 27 mai 1903, ce Rec., XIX, p. 193, et la note ; Conflits, 27 juin 1903, *ibid.*, XXI, p. 710 ; Nantes, 25 février 1905, *ibid.*, XXI, p. 322 ; Saint-Nazaire, 14 février 1907, *ibid.*, XXIII, p. 58. La Chambre civile se prononce très nettement sur cette question, puisqu'elle déclare que l'autorité judiciaire a compétence, non seulement pour appliquer les dispositions générales de ces actes « quand ces dispositions « sont claires et précises », mais encore pour en apprécier la légalité et en interpréter le sens. C'est la solution qui résultait implicitement des précédents arrêts de la Cour de cassation du 24 février 1886 (ce Rec., I, p. 577, et conclusions de M. l'avocat général Desjardins) et du 29 janvier 1918 (*ibid.*, XXXI, p. 13).

Rappr., en matière de navigation fluviale, Cassation, 17 juillet 1907, *Dalloz*, 1908. 1. 76.

IV. — Le même article 80 de l'arrêté du 17 février 1911 avait déjà fait l'objet d'un arrêt de la Cour de cassation, du 2 décembre 1919, ce Rec., XXXII, p. 47 (refus du bénéfice du tarif réduit aux armateurs qu'un cas de force majeure a empêché d'accomplir la totalité des voyages requis).

COUR DE CASSATION (Ch. civ.)

30 mai 1921

Abordage. Vapeurs se croisant. Règl. intern. de 1897, art. 19. Interprétation.

Navires : « Norden » et « Laprade ».

L'obligation pour le vapeur qui en voit un autre à tribord de s'écarter de la route de celui-ci n'existe pas nécessairement dès qu'il y a croisement des routes, quelles que soient la distance et la vitesse des deux navires ; cette obligation ne commence qu'au moment où le risque de collision apparaît.

Cap. Bothen c. Cie « Bordeaux-Océan ».

ARRÊT

« La Cour,

Sur les deux moyens réunis :

Attendu que le remorqueur *Laprade* a été abordé en Gironde dans la nuit du 16 au 17 décembre 1911 par le vapeur *Norden*, lequel remontait le fleuve ; que le *Laprade*, qui se rendait de la rive droite sur la rive gauche, voyait les feux du *Norden* par tribord ; que l'énonciation contraire que paraît contenir l'arrêt peut et doit être rectifiée, à l'aide de ses autres mentions ;

Attendu que l'arrêt attaqué distingue deux phases dans l'accident : qu'il déclare que, dans la première, les deux navires étaient séparés par une distance supérieure à un mille et que, dans ces conditions, le *Laprade* n'avait pas commis de faute en continuant sa route vers la rive gauche ; qu'il déclare que, dans la seconde, et lorsque le danger d'abordage est apparu, le *Laprade* a exécuté la manœuvre qui lui incombait, tandis que le *Norden*, au lieu de se porter à l'arrière du *Laprade* comme il le devait, s'est jeté sur l'avant de ce navire et lui a coupé la route ; qu'il constate enfin « que le *Norden* s'est engagé dans un passage que la seule prudence du marin devait lui conseiller d'éviter » ; que de ces faits il conclut que la faute de l'abordage est imputable à la faute unique du capitaine du *Norden* ;

Attendu, d'après le pourvoi, que l'arrêt aurait violé l'article 19 du Règlement international du 21 février 1897 en ce qu'il a admis que le *Laprade* avait pu, pendant un certain temps, continuer sa route, bien que cette route croisât celle du *Norden*, alors que l'obligation pour le navire qui voit l'autre à tribord, de s'écarter de la route de celui-ci, s'imposerait dès qu'il y a croisement des routes, quelles que soient la distance et la vitesse des deux navires ;

Mais, attendu qu'il résulte des termes mêmes de l'article 19 que l'obligation pour le navire qui voit l'autre à tribord, de s'écarter de la route de celui-ci ne commence qu'au moment où le risque de collision apparaît ;

Attendu qu'en décidant que la manœuvre du *Laprade* avait été exécutée en conformité de la règle de l'article 19 précité et en exonérant le capitaine de ce navire de toute responsabilité, l'arrêt a déduit des faits constatés les conséquences juridiques qu'ils comportent ;

Par ces motifs,

Rejette .... »

Du 30 mai 1921. — Ch. civile. — Prés. : M. Sarrut ; M. Guiral, rapp. ; M. Blondel, av. gén. ; Mes Gosset (pour le cap. Bothen) et Lussan (pour la Cie Bordeaux-Océan), avocats.

Observations. — Rappr. Havre, 23 août 1911, ce Rec., XXVIII, p. 558 (§ IV).

Il suffisait de lire l'article 19 du Règlement international de 1897 pour répondre par la négative à la question de principe posée par le pourvoi. Cet article 19, en effet, ne vise expressément que le cas où des vapeurs « font des routes « qui se croisent de manière à faire craindre une collision ». Vouloir appliquer la règle de l'article 19 dès qu'il y a croisement de routes, quel que soit le moment où chaque navire passera au point de croisement, serait contraire au simple bon sens et pratiquement irréalisable dans les parages fréquentés, les routes des navires se croisant toujours en un point quelconque, sauf dans le cas exceptionnel où elles sont exactement parallèles.

Par contre, et toujours en se basant sur les termes mêmes de l'article 19, il faut décider que la règle qu'il édicte ne doit pas être observée seulement lorsque le risque de collision est certain ou imminent. « La pratique qui consiste « à attendre jusqu'au dernier moment pour manœuvrer « de façon à raser l'objet que l'on doit éviter, ce que les « Anglais appellent *shaving by*, est condamnée par toute « la jurisprudence ». (Anvers, 27 janvier 1912, confirmé par arrêt de Bruxelles, du 10 janvier 1913, ce Rec., XXXVIII, p. 616).

COUR DE CASSATION (Ch. civ.)

21 juin 1921

Fins de non-recevoir. Art. 435, C. com. Moratorium des délais.

Navire : « Selmer ».

Le délai fixé par l'article 435 du Code de commerce pour protester et agir en justice, en cas de dommages aux mar-

chandises ou de manquants, n'est pas susceptible d'être suspendu en vertu de l'article 1er du décret du 10 août 1914.

CAP. STOKKE c. AMERICAN EXPRESS COMPANY.

ARRÊT

« LA COUR,

Donne défaut contre l'American Express Company, non comparante ;

Après en avoir délibéré conformément à la loi, en la Chambre du Conseil,

Sur le moyen unique :

Vu l'article 435 du Code de commerce ;

Attendu que d'après cet article toutes protestations relatives aux dommages arrivés à la marchandise ou aux manquants sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les 24 heures et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice ;

Attendu que ce bref délai est fixé dans l'intérêt du commerce maritime et de la navigation ; que la rapidité, la multiplicité des opérations de transport maritime exigent que les causes du dommage allégué soient constatées et le litige engagé sans retard ; que, pour ces motifs, le délai de l'article 435 précité n'est pas susceptible d'être suspendu en vertu de l'article 1er du décret du 10 août 1914 ;

Attendu cependant que, pour déclarer recevable l'action en dommages-intérêts intentée par l'American Express Company contre le capitaine Stokke, plus d'un mois après la constatation des manquants lors de la prise de livraison des marchandises, l'arrêt attaqué décide que le délai avait été suspendu par la disposition du paragraphe 2 de l'article 1er du décret précité qui applique la suspension « généralement à tous les actes qui, d'après la loi, doivent être accomplis dans un délai déterminé » ; qu'en statuant ainsi, il a violé l'article 435 du Code de commerce et faussement appliqué le décret du 10 août 1914 ;

Par ces motifs,

Casse et annule l'arrêt rendu entre les parties par la Cour d'appel de Bordeaux, le 14 janvier 1918, et renvoie devant la Cour d'appel d'Agen. »

Du 21 juin 1921. — Ch. civile. — Prés. : M. Sarrut ;

M. Daniel, rapp. ; M. Trouard-Riolle, av. gén. ; Me de Ségogne, avocat.

Observations. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux, du 14 janvier 1918, objet du pourvoi, ce Rec., XXXI, p. 55.

L'article 1er du décret du 10 août 1914 (1) avait déclaré suspendus, pendant la durée de la mobilisation et jusqu'à la fin des hostilités, toutes prescriptions et péremptions en matière civile, commerciale ou administrative. Le deuxième alinéa du même article ajoutait : « La suspension des pres- « criptions et péremptions s'applique aux inscriptions « hypothécaires, à leur renouvellement, aux transcriptions, « et généralement à tous les actes, qui d'après la loi, « doivent être accomplis dans un délai déterminé ». Les dispositions de ce décret avaient été fréquemment invoquées par des destinataires qui n'avaient pas observé les délais de l'article 435 du Code de commerce. La nombreuse jurisprudence à laquelle avait donné lieu cette prétention était fort divisée, et l'application du décret du 10 août 1914 aux délais de l'article 435, C. com., a été tour à tour admise ou rejetée par les mêmes tribunaux. Voyez, dans le sens de l'affirmative, soit celui de la suspension des délais : Havre, 7 juillet 1915, ce Rec., XXX, p. 288, et 27 octobre 1916, *Rec. Havre*, 1916-1917. 1. 79 ; Nantes, 5 novembre 1919, *Rec. Nantes*, 1920. 1. 67 ; Bordeaux, 14 janvier 1918, ce Rec., XXXI, p. 51 ; Bordeaux, 28 octobre 1918, 21 octobre 1918 et 23 juin 1919, *Rec. Bordeaux*, 1918-1919. 1. 192, 258 et 323 ; Poitiers, 19 janvier 1920, ce Rec., XXXII, p. 66 ; Rennes, 3 juin 1920, *Rec. Nantes*, 1920. 1. 225 ; — *Contrà*, Havre, 21 juin 1916 et 5 septembre 1917, ce Rec., XXX, p. 316, et XXXI, p. 116 ; Rouen, 13 mars 1917, *ibid.*, XXX, p. 487 ; Nantes, 26 janvier 1916, *Rec. Havre*, 1916-1917. 2. 121 ; Bordeaux, 17 novembre 1915 et 30 décembre 1915, ce Rec., XXX, pp. 352 et 354 ; Poitiers, 26 décembre 1916, *ibid.*, XXX, p. 492 ; Rennes, 15 juin 1916, *ibid.*, XXX, p. 237 ; Marseille, 8 mars 1918, *ibid.*, XXXI, p. 148.

Les décisions qui avaient refusé de déclarer suspendus

(1) Ce décret a été modifié par ceux du 15 décembre 1914 et du 11 mai 1915, et ses effets ont été limités par la loi du 4 juillet 1915, modifiée elle-même par la loi du 19 avril 1920.

les délais de l'article 435, C. com., étaient basées parfois, il faut le reconnaître, sur des motifs assez discutables. C'est ainsi qu'on avait voulu tirer argument, dans certaines espèces, du fait que les marchandises avaient été débarquées pendant la guerre, sous prétexte que le décret du 10 août 1914 n'aurait visé que les délais ayant commencé à courir avant la mobilisation ; cette restriction pouvait paraître autorisée par les termes de l'article 2, alinéa 2, accordant pour agir, à l'expiration du moratorium, un délai égal à celui qui *restait* à courir. Mais cette interprétation devait être rejetée depuis la loi du 5 juillet 1915 (rapport de M. le sénateur Chastenet, *Journ. Off.* (Doc. parl.), 30 mai 1915, p. 62). D'autre part, on ne saurait considérer comme décisif le motif consistant à dire que l'article 435, C. com., n'établit pas une prescription et qu'ainsi les délais qu'il impose échappaient à l'application du décret du 10 août 1914, dont les dispositions ne sauraient être étendues en dehors des cas qu'elles mentionnent expressément. En effet, il n'est pas unanimement admis que le délai d'un mois pour agir en justice n'est pas un délai de prescription, mais seulement un délai préfix dont l'inobservation entraîne une déchéance ; et, au surplus, toute distinction pouvait paraître inopérante, étant donné les expressions très larges de l'article 1er du décret du 10 août 1914, qui dispose que la suspension « s'applique..... généralement à tous les actes « qui, d'après la loi, doivent être accomplis dans un délai « déterminé. »

Les hésitations de la jurisprudence se comprennent donc aisément. L'arrêt de la Chambre civile rapporté ci-dessus met fin à cette longue controverse ; il s'inspire, pour rejeter la suspension des délais, des motifs mêmes qui ont dicté au législateur les dispositions de l'article 435 du Code de commerce. « A raison du milieu spécial où elles sont nées « et des circonstances dans lesquelles elles doivent être exé- « cutées, les obligations relatives aux expéditions sur mer « demandent à être réglées rapidement » (Danjon, *Droit maritime*, t. VI, n° 2.030) ; les nécessités de la pratique l'imposent et le Code de commerce a voulu qu'il en soit ainsi, aussi bien à cause des difficultés futures de preuve que pour libérer le transporteur à la fin de l'expédition. Laisser s'accumuler les actions en responsabilité contre les armateurs pendant la longue durée des hostilités, imprévue

au moment où le décret du 10 août 1914 a été pris, n'était pas seulement suspendre l'équitable règlement de ces litiges, mais bien souvent rendre ce règlement définitivement irréalisable. Comme l'ont fort bien dit certaines décisions, les dispositions de l'article 435, C. com., sanctionnent « l'inobservation de conditions *nécessaires* à la sauvegarde « du transporteur » (Rouen, 10 mars 1917, ce Rec., XXX, p. 487), et la prolongation des délais « pourrait avoir « pour conséquence grave l'impossibilité pour l'une des « parties de faire la preuve qui seule lui permettrait d'exer- « cer son droit (Nantes, 26 janvier 1916, *Rec. Havre*, 1916-1917. 2. 121). Il faut ajouter que les délais de l'article 435, C. com., ne courent, d'après l'opinion très générale, que s'il y a eu livraison *effective*, et il serait peu logique d'admettre qu'un destinataire qui a été à même de recevoir la marchandise n'a pas été à même de protester et de faire la citation en justice. En outre, on peut remarquer que les actes à accomplir dans les délais fixés par l'article 435, C. com., supposent l'existence d'une convention de transport. Or, dans la plupart des cas, cette convention était postérieure à l'ouverture des hostilités. On ne pouvait plus dire alors que les parties avaient été surprises par la guerre, et le fait qu'elles avaient contracté démontrait qu'elles ne se trouvaient pas dans l'impossibilité d'agir.

COUR D'APPEL DE PARIS

15 décembre 1920

Assurances maritimes. Perte sans nouvelles. Risque de guerre.

Navire : « Astrea ».

Lorsqu'un navire à voiles neutre, se rendant pendant la guerre des Antilles en France, a disparu dans cette traversée, sans qu'il soit justifié qu'il ait subi des tempêtes particulièrement violentes ou qu'il n'ait pas été en état de naviguer, et que, sur la demande de renseignements transmise par la Puissance dont il portait le pavillon, l'Amirauté allemande a indiqué que ce navire avait été torpillé à une date qu'elle précisait, il y a lieu de tenir cette indication pour

exacte, à défaut de toute preuve contraire, et de mettre la perte à la charge de l'assureur des risques de guerre.

MINISTRE DES FINANCES c. AMBAUD.

Le Tribunal de commerce de la Seine avait rendu, le 6 mars 1919, le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'il est acquis aux débats que le voilier *Astrea*, naviguant sous pavillon danois, ayant pour port d'attache Marstall (Danemark), a quitté, le 15 mai 1917, Fort-de-France de la Martinique, à destination du Havre ; que ce bateau, qui transportait des marchandises appartenant au demandeur, n'est pas arrivé à destination à l'époque prévue ; qu'on est sans nouvelles de lui ; qu'il doit être considéré comme perdu corps et biens ;

Attendu qu'il est établi que le demandeur a assuré les marchandises lui appartenant chargées sur ce navire pour les risques de mer aux Compagnies d'assurances et pour les risques de guerre au Gouvernement de la République française, représenté aux débats par M. le ministre des Finances ; que, d'une part, les Compagnies d'assurances maritimes qui ont couvert le risque de mer ordinaire déclarent résister à tout paiement d'indemnité, alléguant que l'*Astrea* a été coulé par un sous-marin allemand, alors que, d'autre part, le Gouvernement français, contestant que le bateau ait péri des suites d'un torpillage, soutient que sa responsabilité ne saurait être engagée ;

Attendu que, repoussé par l'un et par l'autre de ses assureurs, et rappelant qu'il est assuré contre l'un et l'autre des risques dont s'agit, le demandeur sollicite le Tribunal de condamner l'un ou l'autre desdits assureurs ou groupe d'assureurs à l'indemniser de la perte qu'il a subie et contre laquelle il s'est couvert ;

Attendu, en résumé, que le point à résoudre est celui de savoir si la perte de l'*Astrea* est due à un fait de guerre ou à une fortune de mer ;

Attendu qu'il ressort des débats et des documents soumis qu'à la date du 26 juin 1917, le ministre des Affaires Etrangères danois a prévenu l'armateur du voilier *Astrea* que

l'Amirauté allemande avait avisé l'Ambassade danoise à Berlin que ce bateau avait été coulé par les forces navales allemandes le 15 avril précédent ; qu'à raison de cette déclaration, le Gouvernement danois a rayé le voilier *Astrea* du registre d'immatriculation, le 27 juillet 1917 ;

Attendu que l'Etat français fait plaider qu'au cours de la guerre, les renseignements fournis par les Allemands ayant été reconnus le plus souvent faux, il ne saurait tenir aucun compte de la déclaration de l'Amirauté allemande sus-rapportée ; que, d'ailleurs, le torpillage dont se prévalent les Compagnies qui assurent le risque maritime n'a été établi par aucun rapport ni par aucun témoin ; que les risques de mer sont considérables pour les voiliers, lorsque ces sortes de bateaux, dont faisait partie l'*Astrea*, naviguent pendant une mauvaise saison et qu'ils traversent l'Océan par gros temps ; que, dans ces conditions, il devrait être présumé que le voilier *Astrea* a péri par fortune de mer et qu'en conséquence, il conviendrait de le mettre hors de cause, lui, Etat français, assureur du risque de guerre ;

Mais, attendu que s'il découle de l'évidence des agissements déloyaux des Allemands pendant les hostilités que leurs déclarations n'ont pu être retenues qu'avec la plus grande réserve lorsqu'elles étaient répandues par eux à grand renfort de radios et dans un but de propagande mondiale, il convient de remarquer en l'espèce que la déclaration qui intéresse le débat ne paraît avoir reçu aucune publicité ;

Attendu, en effet, qu'en la circonstance, l'ambassadeur du Royaume de Danemark à Berlin, sollicité par l'armateur de l'*Astrea* de se renseigner sur le sort de ce voilier, a fait demander à l'Amirauté allemande de Berlin si elle avait quelque nouvelle de ce bateau ; que cette administration lui fit répondre que ce navire avait été torpillé le 15 avril ; que la précision de la date et les conditions dans lesquelles ce renseignement a été demandé et donné permettent de présumer qu'en cette circonstance, les Allemands ont rapporté les faits tels qu'ils s'étaient passés ; que, d'ailleurs, il n'est pas justifié que pendant le voyage l'*Astrea* ait subi des tempêtes particulièrement violentes, ni que ce bateau n'ait pas été en état de naviguer dans des conditions normales ; que, dès lors, en retenant la déclaration émanant de l'Amirauté allemande, transmise par l'ambassadeur

danois en fonctions à Berlin à l'époque du sinistre et confirmée par les autorités navales danoises, qui ont rayé l'*Astrea* des registres de contrôle, le Tribunal estime, à défaut de toute preuve contraire, qu'il ressort de l'ensemble de ces renseignements des précisions graves, précises et concordantes permettant de décider que l'*Astrea* a été torpillé le 15 avril ; que, par suite, les Compagnies d'assurances maritimes qui ont assuré le risque de mer à l'exclusion nettement stipulée dans les polices du risque de guerre doivent être mises hors de cause ; qu'il convient, par contre, de retenir la responsabilité de l'Etat français, assureur du risque de guerre, celui-ci étant tenu envers le demandeur aux termes d'un contrat d'assurance contre les risques de guerre sur marchandises au voyage intervenu entre lui et le demandeur, contrat par lequel l'Etat français a assuré la marchandise pour une somme non contestée de 91.215 francs égale à la demande qu'il convient d'accueillir ;

Par ces motifs,

Condamne le ministre des Finances, pris au nom et comme représentant de l'Etat français, par les voies de droit à payer à Ambaud la somme de 91.215 francs, avec intérêts de droit ;

Déclare Ambaud non recevable en sa demande dirigée contre les Compagnies d'assurances maritimes, lesquelles ne sont pas assignées, l'en déboute ;

Et condamne le ministre des Finances, ès qualités, aux dépens. »

Du 6 mars 1919. — Prés. : M. Maufroy.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Considérant que le voilier *Astrea*, naviguant sous pavillon danois, parti de Fort-de-France (Martinique) à destination du Havre, le 15 mars 1917, a disparu dans cette traversée ; que l'ambassadeur du Danemark à Berlin ayant, à la sollicitation de l'armateur, fait demander à l'Amirauté allemande si elle avait quelque nouvelle du navire, il lui fut répondu qu'il avait été torpillé le 15 avril 1917 ; que ce renseignement donné par voie diplomatique au représentant d'une Puissance neutre, dans un intérêt privé, ne saurait encourir la suspicion qui s'attache aux nouvelles de

guerre répandues par le Gouvernement allemand ; que rien ne permet d'en contester l'exactitude ; qu'il se trouve, au contraire, confirmé par toutes les vraisemblances tenant aux conditions dans lesquelles naviguait l'*Astrea* ; que ces présomptions sont suffisamment probantes et que l'on ne saurait, eu égard aux circonstances, exiger une démonstration directe ou plus complète de la perte du navire par fait de guerre ; que cette perte doit être fixée au 15 avril 1917 ;

Sur la fixation de l'indemnité :

Considérant que la dette de l'Etat étant en principe admise, il y a lieu, pour en déterminer le montant, contesté devant la Cour, de recourir à une expertise ;

Par ces motifs, et adoptant ceux du Tribunal,

Confirme le jugement entrepris en ce qu'il a mis à la charge de l'Etat français l'indemnité stipulée pour assurance des risques de guerre ;

.... Condamne le ministre des Finances, représentant l'Etat français, à l'amende d'appel et au dépens. »

Du 15 décembre 1920. — Prés. : M. Paul André ; M. Wattinne, av. gén. ; plaid. : Mes Fraisse (pour le ministre des Finances) et Cuttoli (pour Ambaud), avocats.

Observations. — Dans de précédentes espèces, où il s'agissait également de dire s'il y avait eu destruction par fait de guerre, le Tribunal de commerce de la Seine avait évité de baser ses décisions sur des nouvelles de source ennemie (jugements du 15 mars 1918, ce Rec., XXXI, pp. 87 et 90). A l'inverse, toutefois, d'autres jugements ont fait état, pour admettre le risque de mer, de ce que le torpillage n'avait pas été signalé par l'ennemi ou dans les listes de navires coulés publiées à l'étranger (Nantes, 22 juin 1918, *ibid.*, XXXI, p. 130 ; Seine, 6 mars 1919, *ibid.*, XXXII, p. 106 ; Seine, 7 mai 1919, Société d'armement à la grande pêche c. Etat français et Assureurs, navire : *Lucien*).

L'arrêt rapporté ci-dessus admet qu'un renseignement donné par l'Amirauté allemande doit être tenu pour exact, à défaut de preuve contraire. Mais, dans l'espèce, le renseignement avait été transmis, non dans un but de publicité, mais par voie diplomatique, à la demande d'un armateur neutre et dans un intérêt privé. Les juges ont estimé que ces circonstances étaient de nature à diminuer la suspicion attachée aux nouvelles de guerre émanant de l'ennemi.

Sur la possibilité d'admettre des présomptions pour déterminer la nature du risque, au cas de perte sans nouvelles du navire, voyez l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 15 décembre 1920, rapporté ci-après, et la note.

COUR D'APPEL DE PARIS

15 décembre 1920

Assurances maritimes. Perte sans nouvelles. Présomptions. Risque de guerre.

Navire : « Marie ».

La preuve directe d'un fait de guerre déterminé n'est pas nécessaire pour que l'assureur qui a couvert les risques maritimes de guerre soit tenu à indemnité.

Spécialement, au cas de perte sans nouvelles d'un voilier, disparu sans laisser aucune trace dans une zone rendue dangereuse entre toutes par les sous-marins ennemis, la perte doit être mise à la charge de l'assureur des risques de guerre, alors que le parfait état du navire, son mode de chargement et l'absence de gros temps font écarter l'hypothèse d'un accident de mer.

Ministre des Finances c. Jaubert fils.

ARRÊT

« La Cour,

Statuant sur l'appel interjeté par le ministre des Finances, agissant au nom et comme représentant l'Etat français, du jugement rendu par le Tribunal de commerce de la Seine le 19 novembre 1918 ;

Considérant que la goëlette à voiles *Marie*, partie de Swansea le 9 mars 1917, à destination de Lorient, a disparu dans cette traversée sans qu'il ait été reçu relativement aux circonstances de sa perte aucune nouvelle, ni découvert le moindre indice ; que les premiers juges, tenant pour constant que le navire avait été détruit par un sous-marin ennemi, ont condamné l'Etat français et la Société « The

United British Insurance Cy », assureurs des risques de guerre, à indemniser l'armateur ; que leur décision est fondée sur les motifs suivants :

Le navire était en parfait état ; son chargement était normal ; il n'a été, à l'époque de la disparition, signalé ni tempête ni gros temps ; la route suivie était particulièrement visée par les sous-marins ennemis ; plusieurs torpillages ont été signalés vers le même temps, dans les mêmes parages ; aucune épave de la goëlette n'ayant été découverte, sa destruction a dû être totale et subite ;

Considérant que l'appelant reproche aux présomptions ainsi réunies de n'être ni directes, ni suffisamment précises ; qu'il soutient, dans ses conclusions, la nécessité d'une démonstration visant un fait de guerre déterminé, tel que la rencontre de la goëlette avec un sous-marin en chasse ; mais qu'une telle exigence méconnaît le caractère de la preuve par présomptions, preuve indirecte et de pure induction ; qu'elle méconnaît également la situation à laquelle doit être appliquée cette preuve ; que l'emploi des sous-marins et les moyens de destruction par eux mis en usage ont accru dans des proportions imprévues les dangers de guerre que couraient en 1917 les navires marchands ; qu'il est, d'autre part, avéré qu'en bien des rencontres, l'ennemi coulant l'équipage avec le navire s'appliquait à ne laisser de son œuvre de barbarie aucune trace ; que c'est donc pour le juge un devoir de tenir de ces circonstances un compte équitable ;

Considérant d'ailleurs que le Tribunal ne s'est pas borné à relever des raisons d'ordre général et qui seraient, suivant les critiques de l'appelant, dénuées de précision ; que, tout d'abord, il a, par l'examen des conditions où naviguait le voilier disparu, éliminé les risques qui eussent permis d'admettre l'hypothèse d'un accident de mer ; qu'il constate ensuite que le navire traversait une zone rendue, entre toutes, dangereuse par les sous-marins allemands croisant entre les côtes de France et d'Angleterre et dans laquelle avaient été, vers le même temps, signalé plusieurs torpillages ; qu'invoquant, avec une autorité particulière, les mêmes raisons, le sous-secrétaire d'Etat de la Marine de Guerre, dans une lettre écrite le 10 mars 1918 au ministre des Finances, déclarait tenir pour probable que la perte du voilier *Marie* est due à une fortune de guerre ; que, dans

ces conditions, la décision du Tribunal se trouve justifiée par un ensemble déterminant de présomptions ;

Par ces motifs, et adoptant ceux des premiers juges,

Confirme le jugement dont est appel ;

Déboute le ministre des Finances de ses demandes et conclusions ; le condamne à l'amende et aux dépens d'appel ».

Du 15 décembre 1920. — Prés. : M. Paul André ; M. Wattinne, av. gén. ; plaid. : Mes Fraisse (pour le ministre des Finances) et Soret, du barreau de Lorient (pour Jaubert fils), avocats.

Observations. — Au cours de ces dernières années, les tribunaux ont eu souvent à décider si la perte sans nouvelles d'un navire, survenue pendant les hostilités, devait être mise à la charge de l'assureur des risques de mer ordinaires ou à celle de l'assureur des risques de guerre. Il résulte de la jurisprudence, aujourd'hui bien établie, et confirmée par l'arrêt rapporté ci-dessus, que les juges peuvent se baser sur de simples présomptions de fait pour admettre le risque de guerre et qu'une preuve directe, presque toujours impossible, ne peut pas être exigée. La règle à laquelle on aboutit peut être ainsi formulée : « Il convient de rechercher lequel « des risques, soit celui de mer, soit celui de guerre, « faisait courir au navire le plus de danger » (Trib. com. Seine, 28 avril 1921, Cie Royale Néerlandaise de navigation c. Cie d'assurances générales maritimes, navire : *Thémis* ; v. aussi Trib. com. Seine, 11 mai 1921, Vve Bailly c. Assureurs, navire : *Eclair*).

La plupart des décisions qui ont déclaré responsable l'assureur des risques de guerre se basent sur le faisceau de présomptions résultant des faits suivants : bon état de navigabilité, absence de tempête, intensité de la guerre sous-marine à l'époque et dans les parages où le navire a disparu (Havre, 9 février et 17 avril 1916, ce Rec., XXX, pp. 309 et 312 ; Seine, 15 mars 1918, *ibid.*, XXXI, pp. 87 et 90 ; Seine, 21 novembre 1919, *ibid.*, XXXII, p. 119 ; Seine, 11 juin 1919, *ibid.*, XXXII, p. 122, en note ; Seine, 28 juin 1920, *ibid.*, XXXII, p. 585 ; Rennes, 20 octobre 1921, *Gaz. Pal.*, 1921. 2. 502).

A différentes reprises, il a aussi été tenu compte du fait qu'aucun abordage avec navire inconnu n'avait été signalé (Seine, 15 mars 1918, précité ; Seine, 15 avril 1919,

Cie d'assurances générales maritimes c. Etat français, navire : *Lux* ; Seine, 28 avril 1921, navire : *Thémis*, précité).

Les tribunaux ont encore pris en considération la circonstance qu'aucun signal de détresse n'avait été émis par le navire, ou qu'aucune épave n'aurait été retrouvée, jugeant qu'une disparition aussi subite et complète n'était guère explicable que par un fait de guerre, torpillage ou explosion d'une mine (Seine, 11 juin 1919, 15 avril 1919 et 21 novembre 1919, précités ; Seine, 1er octobre 1918, Pilter c. assureurs, navire : *Taxandrier*).

Dans l'ensemble, la jurisprudence a retenu assez facilement toutes les présomptions propres à établir le fait de guerre. On doit ,semble-t-il bien, l'en approuver, étant donné qu'en raison du caractère revêtu par la guerre sous-marine, les risques étaient, dans la plupart des cas, incomparablement plus grands du fait de la guerre que du fait de la mer. La Cour d'appel de Bordeaux, toutefois, avait manifesté une tendance contraire et déclaré, dans son arrêt du 18 décembre 1919 (ce Rec., XXXII, p. 70), que la preuve du fait de guerre ne peut résulter de simples hypothèses, quelque vraisemblables qu'elles soient ; le Tribunal de commerce de la Seine s'est depuis prononcé dans le même sens, par jugement du 24 juin 1921 (*Gaz. Pal.*, 1921. 2. 294). Ces deux décisions refusaient, en outre, de faire état du fait que le navire avait dû couler brusquement pour attribuer le sinistre à un fait de guerre plutôt qu'à un risque de navigation.

Les motifs invoqués dans les décisions qui ont attribué la perte sans nouvelles à un risque de mer ordinaire sont tirés des circonstances défavorables de la navigation, soit que le navire effectuât une traversée particulièrement dure, étant donné son faible tonnage, soit qu'il ait dû rencontrer des temps exceptionnellement mauvais, ou traverser des parages semés d'écueils dangereux, soit enfin que son mode de chargement fût défectueux ; voyez Nantes, 22 juin 1918, ce Rec., XXXI, p. 130 ; Seine, 6 mars 1919, *ibid.*, XXXII, p. 106 (1) ; Seine, 7 mai 1919 et 12 juin 1919, *Journ. trib.*

(1) Ce jugement a été rendu à la suite de la perte sans nouvelles du voilier *Betty*. Le même sinistre a depuis donné lieu à deux arrêts de Cours d'appel (Bordeaux, 29 mars 1920, Cie la Minerve c. Borde ; Paris,

com., 1920-1921, pp. 188 et 210 ; Seine, 7 mai 1919, Société d'armement à la grande pêche c. Etat français et Assureurs, navire : *Lucien*. Ces dernières décisions retiennent aussi le

---

13 octobre 1920, Assureurs c, Galmot), qui ont également mis la perte à la charge de l'assureur des risques maritimes ordinaires.

La Cour de Bordeaux, dans son arrêt du 29 mars 1920, déclare que :

« .... étant donnée l'ignorance dans laquelle on se trouve de la cause du sinistre, ce n'est point là fortune de guerre qui doit être envisagée comme ayant entraîné la perte du navire ; ... c'est la fortune de mer qui doit être présumée, parce qu'elle est la cause générale et ordinaire des sinistres, l'accident de guerre étant le cas particulier et spécial qui doit être prouvé par les assureurs maritimes pour s'exonérer de la garantie prévue par la police, etc. »

L'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 13 octobre 1920 est ainsi conçu :

« Considérant que le navire *Betty* a quitté Fort-de-France le 10 novembre 1917 à destination de Bordeaux et que depuis son départ il n'a été reçu de lui aucune nouvelle, ni recueilli sur son sort aucun indice ; que, pour attribuer sa perte à un risque de mer, le Tribunal a considéré en fait que le *Betty*, voilier de faible tonnage, ne semblait pas désigné pour affronter la traversée de l'Océan ; que les marchandises embarquées représentaient le maximum de poids qu'il était capable de porter ; qu'enfin, la composition de son équipage ne présentait pas des garanties notoires et certaines ; que, de ces constatations, il apparaît que le *Betty* a entrepris à l'époque des gros temps une traversée que la longueur du voyage et ses faibles moyens rendaient périlleuse ; que sa perte par accident est, à défaut de toute information directe, une hypothèse imposée au juge par les vraisemblances ; — Considérant, au surplus, et abstraction faite de ces présomptions, que la décision du Tribunal est en droit justifiée par l'impossibilité absolue où se trouvent les Compagnies appelantes d'établir que le navire a succombé à un risque de guerre ; que l'article 350 du Code de commerce met en principe, à la charge des assureurs, toutes pertes et tous dommages résultant d'événements de guerre comme de fortune de mer ; qu'il s'ensuit que lorsque les assureurs sont, par la convention, exonérés du risque de guerre, ils doivent faire la preuve de l'événement qui réalise leur exonération ; que, dans l'espèce, les assureurs des risques de mer n'apportent à l'appui de leurs prétentions aucune indication particulière et se bornent à invoquer des chiffres de statistique et des considérations générales tirées des événements de la dernière guerre ; — Considé-

fait que le peu de valeur des navires ne les désignaient pas à l'attaque des sous-marins, leur destruction présentant peu d'intérêt pour l'ennemi, et qu'en raison de leurs faibles dimensions, ils offraient peu de surface de contact aux mines et aux torpilles.

Sur le moyen de preuve tiré des nouvelles de presse étrangères et des renseignements émanant de l'ennemi, voyez Paris, 15 décembre 1920, *suprà*, p. 323, et la note.

Toutes les décisions citées ci-dessus avaient jugé que seul l'un des assureurs — celui couvrant les risques ordinaires ou celui couvrant les risques de guerre — était tenu au paiement de l'indemnité. Mais, par jugement du 4 novembre 1919 (ce Rec., XXXII, p. 146), le Tribunal de commerce de Saint-Malo avait adopté une solution différente, et, déclarant impossible de connaître la vraie cause de la perte, il avait réparti l'indemnité due entre les deux assureurs, en prenant pour base de répartition le taux des primes respectivement encaissées par eux. Cette décision est restée isolée et, de fait, elle était extrêmement critiquable.

Lorsque les présomptions sont égales de part et d'autre, la seule règle qui paraisse pouvoir être suivie est de mettre la perte à la charge de celles des parties à qui incombait le fardeau de la preuve. Or, d'après l'article 350 du Code de commerce, l'assurance maritime couvre à la fois les accidents de navigation et les fortunes de guerre. En l'état d'un contrat qui exclut les risques de guerre, ce sera donc à l'assureur, qui invoque une clause dérogeant au droit commun, à démontrer, fût-ce par présomptions, l'existence du fait de guerre. A l'inverse, au cas d'assurance spéciale contre les seules fortunes de guerre, l'assureur ne répond que des ris-

---

rant, à la vérité, que la mise en œuvre par les sous-marins ennemis de moyens de destruction dénués de tout scrupule d'humanité et jusqu'ici inconnus, ont, dans des proportions imprévues, augmenté les dangers de guerre pour la navigation marchande, et que le juge doit, dans l'appréciation des circonstances propres à chaque sinistre, ne pas perdre de vue cette situation nouvelle, mais qu'il reste tenu, quant à l'exigence de la preuve, par la présomption déduite des règles légales du contrat d'assurance, présomption dont la charge éventuelle a dû, lors des conventions, être envisagée par l'assureur comme condition des risques par lui acceptés ; ... Par ces motifs, et adoptant ceux du Tribunal, confirme le jugement dont est appel, etc. »

ques formellement visés et c'est, par suite, à celui qui invoque le contrat d'assurance qu'il appartient d'établir que ces risques se sont réalisés. Cette solution de principe, déduite de la règle du Code, est d'ailleurs peu satisfaisante et ne s'accorde plus avec les faits, la vraisemblance, au cas de perte sans nouvelles pendant la guerre, étant plutôt que le sinistre résulte d'un acte d'hostilités. C'est, au surplus, ce qui est expressément reconnu par la charte-partie type du 15 mars 1918, suivant laquelle a été effectuée la réquisition de la flotte marchande, dont l'article 5, § 2, a établi pendant la durée des hostilités une présomption de risque de guerre pour la disparition sans nouvelles du navire ; voyez ce Rec., t. XXXI, p. 96 (note).

COUR D'APPEL DE ROUEN

18 décembre 1920

Pilotes. Conflits d'intérêts. Compétence.

Navire : « Trinculo ».

L'autorité maritime n'a pas qualité pour trancher définitivement les questions contentieuses qui se posent entre pilotes au sujet de leurs intérêts pécuniaires.

Spécialement, le tribunal de commerce est compétent pour connaître de l'action intentée par un pilote à un de ses collègues aux fins d'obtenir réparation du préjudice que lui aurait causé ce dernier en pilotant indûment un navire.

Le Grivès c. Ropers.

Le Tribunal de commerce du Havre avait rendu, le 14 avril 1920, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Ropers, pilote de la Seine, prétend que, le 20 mars, son collègue Le Grivès, qui aurait dû monter en rade du Havre à bord du steamer *Ary-Scheffer*, a abusive-

ment piloté le pétrolier *Trinculo*, d'un tonnage supérieur, et qu'il a, par suite, encaissé une part de pilotage d'un chiffre plus élevé que celui qui aurait dû régulièrement lui être attribué ; que Ropers soutient que Le Grivès lui a ainsi causé un préjudice de 95 fr. 50 et qu'il demande au Tribunal de condamner celui-ci à l'en indemniser ;

Attendu que Le Grivès décline la compétence du Tribunal et allègue que le chef de pilotage a seul qualité pour trancher le différend ;

Sur la compétence :

Attendu que le chef du pilotage a pour mission d'administrer le service des pilotes, d'assurer le pilotage des navires et de surveiller l'application des règlements, mais que son autorité ne saurait se substituer à celle de la justice ; que, lorsqu'une difficulté s'élève à raison d'une question d'intérêts entre les pilotes, ceux-ci ne sont pas tenus de s'incliner devant son avis ;

Attendu qu'aux termes de l'art. 633 du Code de commerce, les tribunaux de commerce connaissent de tous les engagements de gens de mer pour le service des bâtiments de commerce ; que le différend porte sur l'attribution de la taxe de pilotage, c'est-à-dire d'un salaire payé pour un service à bord d'un navire de commerce ; que le Tribunal a donc été compétemment saisi ;

Par ces motifs,

Se déclare compétent, retient la cause et condamne Le Grivès aux dépens de l'incident ;

Sur le fond :

Attendu que le Tribunal ne possède pas les éléments nécessaires d'information pour statuer ; qu'il convient de procéder à une enquête et commettre pour cela un arbitre ;

Par ces motifs,

Statuant au provisoire, nomme le capitaine Servet arbitre, lui donne comme mission, en entendant tous témoins, de rechercher quelles ont été les circonstances du différend et de réunir tous renseignements utiles à sa solution ; d'en dresser un rapport qui sera déposé au greffe de ce Tribunal. »

Du 14 avril 1920. — Prés. : M. Danvers.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que le sieur Ropers, pilote de la Basse-Seine, a cité devant le Tribunal de commerce du Havre son collègue Le Grivès, pour obtenir réparation du préjudice qu'il lui avait causé en pilotant indûment un navire ;

Attendu que, par jugement du 14 avril 1920, le Tribunal s'étant, contrairement aux conclusions de Le Grivès, déclaré compétent, ce dernier a relevé appel de cette décision ;

Attendu que cet appel étant régulier, il y a lieu de l'admettre en la forme ;

Au fond :

Attendu qu'aux termes de l'article 631 du Code de commerce, les tribunaux consulaires connaissent de toutes les contestations relatives aux actes de commerce entre toutes personnes ; que l'article 633 du même Code répute actes de commerce les engagements de gens de mer, pour le service des bâtiments de commerce ; que, de plus, l'art. 50 du décret du 12 décembre 1806, portant règlement du service des pilotes, porte que les contestations relatives aux droits de pilotage, indemnités et salaires des pilotes, sont jugées par le tribunal de commerce du port ;

Attendu qu'en présence de la généralité des termes employés dans les textes qui précèdent, il est incontestable qu'une entreprise de pilotage, effectuée moyennant un salaire déterminé, rentre dans la catégorie des actes de commerce soumis à la juridiction commerciale ;

Attendu, d'autre part, que la contestation soulevée par Ropers ayant pour origine un pilotage, c'est-à-dire un acte de commerce, doit avoir le même caractère et être soumis aux mêmes règles de compétence que le fait dont elle découle ;

Attendu qu'à tort Le Grivès soutient que, s'agissant en l'espèce de l'interprétation d'un règlement, l'affaire aurait dû être soumise au chef de pilotage, seul compétent pour l'apprécier ;

Attendu que, si les difficultés administratives relatives à l'exécution des règlements sur le service de pilotage sont du ressort exclusif de l'autorité maritime, il n'en est plus de même lorsque, comme dans le cas actuel, il s'agit d'une question contentieuse emportant l'appréciation d'un dom-

mage causé à un tiers par la faute personnelle commise par un pilote au cours de son service ; que sa décision ne peut avoir alors que le caractère d'un simple avis, n'obligeant pas impérativement les parties et dépourvu, par suite, de toute sanction ;

Attendu, dans ces conditions, qu'à bon droit les premiers juges ont reconnu leur compétence et qu'il échet, dès lors, en adoptant au surplus les motifs sur lesquels ils ont fondé leur décision, d'en prononcer la confirmation ;

Par ces motifs,

Statuant sur l'appel interjeté contre le jugement rendu par le Tribunal du Havre le 14 avril 1920,

En la forme :

Reçoit ledit appel ;

Au fond :

Sans s'arrêter aux prétentions de Le Grivès, qui sont rejetées comme mal fondées,

Confirme la décision attaquée ; dit qu'elle sortira son plein et entier effet ;

Condamne Le Grivès à l'amende, ainsi qu'aux nouveaux dépens. »

Du 18 décembre 1920. — Prés. : M. Mourral ; plaid. : Mes Patrimonio (pour Le Grivès) et Duteil (pour Ropers), avocats (tous deux du barreau du Havre).

Observations. — Les tribunaux de commerce sont compétents pour juger les contestations relatives aux droits de pilotage et aux salaires des pilotes (décret-loi du 12 décembre 1806, art. 50) ; voyez Cassation, 5 février 1896, ce Rec., XI, p. 553 ; Rennes, 27 mai 1903, *ibid.*, XIX, p. 593 ; Cassation, 28 mars 1905, *ibid.*, XX, p. 829 ; Conflits, 27 juin 1903, *ibid.*, XXI, p. 710 ; Conseil d'Etat, 18 novembre 1908, *ibid.*, XXVII, p. 11. Il résulte d'un arrêt récent que cette compétence n'est pas limitée à l'application des règlements fixant les tarifs du pilotage et qu'elle peut s'étendre à l'interprétation de ces règlements ; Cassation, 9 février 1921, *suprà*, p. 312, et la note III.

L'arrêt rapporté ici n'est pas uniquement basé sur l'article 50 du décret-loi de 1806, mais encore sur l'article 631 du Code de commerce, la Cour admettant que le pilotage rentre dans la catégorie des actes de commerce ; dans le

même sens, Cassation, 5 février 1896, précité, et Saint-Nazaire, 14 février 1907, ce Rec., XXIII, p. 58 ; Havre, 27 mars 1900, *ibid.*, XV, p. 635 ; — comp. Alexandrie, 22 mai 1913, *ibid.*, XXIX, p. 288.

Toutefois, il a été jugé que c'est au tribunal civil qu'il appartient de connaître des contestations entre pilotes au sujet de la répartition des salaires de pilotage ; Bordeaux, 12 février 1917, *ibid.*, XXXI, p. 187 ; v. aussi Conseil d'Etat, 18 décembre 1908 (dernier considérant), *ibid.*, XXVII, p. 11 ; Caen, 8 mai 1918, *ibid.*, XXXII, p. 342.

COUR D'APPEL DE ROUEN

1er février 1921

Abordage. Décision du tribunal maritime commercial. Chose jugée. — Abordage douteux. Guerre. Faible portée des feux.

Navires : « P.-L.-M.-8 », « Audax » et « Mortagne ».

I. — *La décision par laquelle le tribunal maritime commercial a acquitté un capitaine du délit d'abordage, en se bornant à le déclarer non coupable d'infraction aux règles sur les feux, ne met pas obstacle à ce que le juge civil recherche si l'abordage peut trouver sa cause dans une autre faute du même capitaine.*

II. — *Lorsque deux navires, dont les feux étaient atténués par suite des dangers de la guerre sous-marine, sont entrés en collision, et que les témoignages, les rapports de mer, les conclusions des arbitres et celles des commissions administratives présentent des divergences laissant subsister un doute sur les causes du sinistre, les dommages doivent être supportés par ceux qui les ont éprouvés.*

Cap. Duchatel, cap. Aubert et Société Maritime Nationale c. cap. Dolo et Société Nationale d'Affrètements.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que le 1er octobre 1918, le *P.-L.-M.-8*, capitaine

Dolo, de la Société Nationale d'Affrètements, étant entré en collision avec le remorqueur *Audax*, qui fut coulé, puis avec le chaland *Mortagne*, assignation fut donnée à leur requête au capitaine Duchatel, de l'*Audax*, au capitaine Aubert, du *Mortagne*, ainsi qu'à la Société Maritime Nationale pour s'entendre condamner à leur rembourser le montant des avaries subies ; que les défendeurs se sont portés reconventionnellement demandeurs, concluant à la responsabilité du *P.-L.-M.-8*, et ont demandé que le capitaine Dolo et la Compagnie Nationale d'Affrètements soient tenus de supporter les conséquences de l'accident ; que, subsidiairement, le capitaine Dolo et la Société d'Affrètements demandent que les abordages soient déclarés fortuits ; que, sur le débat ainsi précisé, le Tribunal de commerce du Havre, le 3 décembre 1919, a décidé que les abordages étaient fortuits et que les deux Sociétés de navigation devraient supporter réciproquement les dommages subis par chacune d'elles ;

Attendu que les capitaines de l'*Audax* et du *Mortagne* et la Société Maritime Nationale ont relevé appel et demandé à la Cour de juger que les abordages sont dus à la faute du *P.-L.-M.-8*, et que son capitaine ainsi que ses armateurs devront leur payer tout le dommage qui en est résulté, soit : 2.094.869 fr. 25, avec intérêts ;

Attendu qu'aux conclusions des appelants, les intimés opposent tout d'abord une fin de non-recevoir qu'ils fondent sur ce que les capitaines du *P.-L.-M.-8* et de l'*Audax* ont été traduits devant le Tribunal maritime commercial, qui, le 16 octobre 1919, les a acquittés du délit d'abordage relevé à leur charge ; qu'ils ajoutent que cette décision s'impose à la juridiction civile et que le fait de reconnaître la responsabilité civile d'un des deux capitaines, en tout ou en partie, serait méconnaître le principe de la chose jugée ;

Attendu, en droit, qu'il ne peut être contesté que les décisions de la justice répressive ont, au civil, l'autorité de la chose jugée au regard de tous, et qu'il n'est pas permis au juge civil de méconnaître ce qui a été nécessairement et certainement décidé par le juge criminel ; qu'il échet, dès lors, de rechercher si les faits relevés à la charge des capitaines devant le Tribunal maritime font obstacle à ce qu'une responsabilité civile soit retenue à leur encontre ;

Attendu que, si on se réfère au rapport de l'officier rap-

porteur devant le Tribunal maritime, on remarque que celui-ci visait à la fois l'absence de feux à bord des navires et surtout une négligence dans le service de veille des deux navires ; qu'il requérait, en conséquence, contre les capitaines Dolo et Duchatel l'application des dispositions contenues dans les articles 1 et 2 de la loi du 10 mars 1891 ; que si on rapproche de ces conclusions la décision du Tribunal maritime, on remarque qu'il n'a pas statué sur toute l'inculpation qui lui était déférée et qu'il n'a exonéré les capitaines poursuivis que des fautes relevées contre l'éclairage de leurs navires ; qu'il en résulte que, pour tout ce qu'on entendait faire découler d'un défaut d'éclairage insuffisant, le principe de la chose jugée s'oppose à ce qu'il soit statué quoique ce soit de ce chef, mais par contre qu'il ne fait pas obstacle à ce qu'il soit recherché si l'abordage peut trouver sa cause dans une autre faute des capitaines ; que la fin de non-recevoir soulevée ne saurait être accueillie ;

Au fond :

Attendu que, si l'on veut préciser les causes de l'abordage, on se trouve en présence d'enquêtes au cours desquelles les témoignages les plus contradictoires ont été recueillis, de rapports de mer opposés les uns aux autres et de conclusions également divergentes des arbitres désignés par le Tribunal, de la Commission locale d'enquête et de la Commission supérieure des Naufrages ; que si les arbitres estiment que la veille était défectueuse à bord du *P.-L.-M.-8* et que seule cette négligence a entraîné l'abordage et la perte de l'*Audax*, la Commission locale d'enquête, au contraire, décharge les commandements des navires de toute faute ; que, de son côté, la Commission supérieure des Naufrages, en concluant au renvoi des deux capitaines devant le Tribunal maritime, croyait devoir relever contre eux des fautes d'une autre espèce, commises dans le mode d'éclairage de leurs navires, et imputait à ces fautes la collision qui a eu lieu ; que si on examine les deux catégories des fautes relevées par les deux commissions : 1° état des feux avant l'abordage ; 2° négligence de veille à bord du *P.-L.-M.-8*, il faut reconnaître tout d'abord que la question des feux ne saurait être reprise car toute discussion à cet égard viendrait se heurter à la décision du Tribunal maritime qui, en prononçant la relaxe des capitaines, a tout

examiné quant à ce ; que, seule, la question de négligence dans la veille du *P.-L.-M.-8* peut être l'objet d'examen ; que, sur ce point, le Tribunal précise les conditions dans lesquelles la veille était organisée à bord du navire ; qu'à bon droit, il a été déduit qu'elle était régulièrement établie de même que pour les circonstances de fait qu'il relève, la Cour estime qu'il n'est pas justifié que les cinq hommes de veille qui, postés à des endroits différents, ont en même temps relevé la présence d'un autre navire, aient, quelques instants avant, manqué tous au même moment d'inspecter la mer pour signaler son approche ; qu'il n'est pas établi, d'autre part, que la toile du cagnard sur la passerelle du *P.-L.-M.-8* fût, comme le disent les appelants, trop élevée pour permettre de surveiller suffisamment à l'extérieur, alors qu'il est répondu que cette toile était tenue baissée par le milieu pour ne pas obstruer la vue ; qu'il n'est pas démontré, par suite, que l'abordage soit imputable à une faute de l'un ou l'autre des capitaines ;

Attendu, par contre, que le Tribunal a cru devoir trouver la cause de la collision dans un cas fortuit dérivant de ce que, les navires naviguant avec deux feux atténués par suite des dangers de la guerre sous-marine, ceux-ci, à raison de la faible distance à laquelle ils se sont aperçus et de la vitesse de leur marche, se sont heurtés avant que leurs manœuvres respectives aient pu produire effet ;

Mais, attendu qu'il n'apparaît pas à la Cour comme suffisamment justifié que ce soit à ce motif plutôt qu'à tout autre qu'est dû l'abordage ; qu'il y a donc lieu de décider qu'un doute subsiste sur les causes de l'accident et que, par suite, en exécution de l'article 407, § 2, du Code de commerce, les dommages doivent être supportés par ceux qui les ont éprouvés ;

Par ces motifs,

Reçoit les capitaines Duchatel, Aubert et la Société Maritime Nationale en leur appel ;

Dit le capitaine Dolo et la Société Nationale d'Affrètements mal fondés dans leur exception tirée de la chose jugée ;

Au fond :

Dit qu'il n'est pas établi que les abordages du *P.-L.-M.-8* avec l'*Audax* et le *Mortagne* soient le résultat d'une faute quelconque ;

Dit que les causes de l'accident demeurent douteuses ;

Confirme le jugement entrepris en ce qu'il a décidé que les deux Sociétés maritimes devront supporter réciproquement les dommages subis par chacune d'elles ;

Condamne les appelants aux dépens d'appel ; les condamne, en outre, à l'amende. »

Du 1er février 1921. — Prés. : M. Laedeker ; M. Miller, av. gén. ; plaid. : Mes Pézeril (pour le cap. Duchatel et joints) et de Grandmaison (pour le cap. Dolo et joints), avocats (tous deux du barreau du Havre) (1).

Observations. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce du Havre, du 3 décembre 1919, dont était appel, ce Rec., XXXII, p. 139.

A la suite du même abordage, le Tribunal de commerce de la Seine avait été appelé à statuer sur l'action introduite par la Société Maritime Nationale contre ses assureurs ; par jugement du 23 décembre 1920 (ce Rec., XXXII, p. 589), ce Tribunal a décidé que l'assureur des risques de mer ordinaires était seul tenu à indemnité.

I. — Dans le même sens, Cassation, 4 mars 1919, ce Rec., XXXII, p. 272. — Généralement, sur l'autorité de la chose jugée qui s'attache aux décisions des tribunaux maritimes commerciaux, v. la note de M. Georges Ripert, *ibid.*, XXXII, p. 281 ; *adde* Rouen, 30 juin 1920, *ibid.*, XXXIII, p. 41.

II. — Le jugement du Tribunal de commerce du Havre, réformé par l'arrêt rapporté ici, déclarait que l'abordage était uniquement dû à la faible portée des feux et qu'il devait être considéré comme fortuit. De même, le Tribunal de commerce de Marseille avait qualifié de fortuits des abordages survenus, par nuit très noire ou temps brumeux, entre des vapeurs naviguant tous feux masqués (jugements du 21 mai 1918, ce Rec., XXXII, p. 155, et du 6 novembre 1918, *ibid.*, XXXII, p. 157, analysé en note). La Cour d'appel de Pau avait aussi déclaré fortuit un abordage entre deux navires faisant partie de convois différents et naviguant en sens inverse, à vitesse accélérée, tous feux masqués (arrêt du 17 avril 1919, *ibid.*, XXXII, p. 82). Enfin,

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

le caractère d'abordage douteux a été reconnu par la Cour de Paris à la collision entre un vapeur sans feux et un voilier dont il n'était pas prouvé que les feux fussent allumés (arrêt du 28 janvier 1920, *ibid.*, XXXII, p. 329). Mais il n'y a là que des questions d'espèce, et le caractère d'abordage fautif n'est pas nécessairement exclu par le fait que les navires, en raison des hostilités, ne portaient pas leurs feux réguliers (Cherbourg, 7 juin 1918, *ibid.*, XXXII, p. 145, résumé en note), ou qu'ils naviguaient en convoi (Havre, 30 décembre 1918, résumé en note, *ibid.*, XXXII, p. 87 ; Rennes, 8 juillet 1920, *ibid.*, XXXII, p. 558 ; — comp. Conseil d'Etat, 18 juin 1920, *ibid.*, XXXII, p. 544).

Voyez aussi, sur l'abordage douteux, Aix, 17 mai 1920, *ibid.*, XXXII, p. 576. Bien que n'étant pas intervenue à la suite d'un abordage survenu pendant la guerre, cette décision se rapproche beaucoup, par ses motifs, de l'arrêt rapporté ci-dessus (divergences entre les rapports de mer, ainsi qu'entre les conclusions des arbitres et celles de la Commission supérieure des Naufrages).

La distinction entre l'abordage douteux et l'abordage fortuit ne présente plus aujourd'hui d'intérêt pratique, en ce qui concerne les responsabilités respectives des navires entrés en collision. L'article 407 nouveau du Code de commerce (loi du 15 juillet 1915, ce Rec., XXX, p. 161) décide en effet que « si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas « de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de « l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les « ont éprouvés ». En conséquence, tout en n'admettant pas que l'événement litigieux ait constitué un abordage fortuit, comme l'avait déclaré le Tribunal, la Cour de Rennes confirme purement et simplement le jugement entrepris en ce qu'il décidait que les Sociétés maritimes en cause devraient supporter les dommages subis par chacune d'elles. La solution eût été toute différente sous le régime de l'ancien article 407, aux termes duquel les dommages subis dans un abordage douteux étaient répartis également entre les navires.

COUR D'APPEL DE POITIERS

3 novembre 1920

Incendie à bord. Acquittement du matelot de garde. Responsabilité civile du capitaine-propriétaire.

Navire : « Jeanne d'Arc ».

Lorsque des fûts de pétrole et d'essence, chargés à bord d'un voilier à moteur, ont péri dans un incendie, le capitaine propriétaire du navire doit être déclaré responsable de la perte, s'il est établi que le sinistre est dû au fait du matelot de garde, qui avait enflammé une allumette dans le poste d'équipage.

L'acquittement de ce matelot par le tribunal correctionnel, qui l'a déclaré non passible de l'application de l'article 458 du Code pénal, ne met pas obstacle à ce que le juge civil retienne la responsabilité du propriétaire du navire.

Bouzianne et Taillasson c. cap. Brizard.

Le Tribunal de commerce de La Rochelle avait rendu, le 26 mars 1920, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Bouzianne et Taillasson exposent au Tribunal qu'ils avaient embarqué sur le bateau *Jeanne-d'Arc*, appartenant à Brizard, savoir : Taillasson, 50 fûts de pétrole, estimés 5.848 fr. 25 ; Bouzianne, 20 fûts essence et 85 fûts de pétrole, d'une valeur de 14.548 fr. 50 ; que, le 20 février 1919, un incendie ayant éclaté à bord, toute la cargaison fut détruite, à l'exception de 42 fûts dont la répartition judiciaire entre les différents chargeurs du navire est actuellement en préparation ; que la responsabilité de l'incendie incombant à Brizard, les demandeurs l'ont fait assigner à comparaître devant ce Tribunal, suivant exploit de Thomas, huissier à La Rochelle, en date du 30 septembre 1919, pour s'entendre condamner ledit sieur Brizard à payer le montant de la valeur des fûts incendiés, s'entendre con-

damner en outre à payer, à titre de dommages-intérêts, 500 francs, et tous les dépens ;

Attendu que pour sa défense, Brizard soutient que l'incendie qui a détruit le voilier *Jeanne-d'Arc* dans le Bassin vieux du port de La Rochelle, le 20 février 1919, est dû à un cas fortuit, à force majeure ou à vice propre de la cargaison ; qu'en conséquence, Bouzianne et Taillasson doivent être déclarés irrecevables, en tous cas mal fondés, en leurs demandes, fins et conclusions et condamnés aux dépens ; que, subsidiairement, Brizard conclut à une expertise à l'effet de déterminer les causes de l'incendie de la *Jeanne-d'Arc ;*

Attendu qu'en réponse à la défense de Brizard, les demandeurs prétendent qu'il résulte de la procédure suivie devant le Tribunal correctionnel que l'incendie est dû uniquement à la faute de Brizard, à son imprudence et à la façon de gérer son entreprise ; que, dans ces conditions, il y a lieu de faire droit à leur demande ;

Sur quoi,

Attendu qu'il faut tout d'abord observer que la *Jeanne-d'Arc* n'est pas un navire spécialement approprié au transport des matières inflammables, mais que, par suite des difficultés de transports, Bouzianne et Taillasson n'ont cependant pas hésité à en faire usage ;

Attendu qu'il est notoire que Brizard, propriétaire de la *Jeanne-d'Arc*, et qui commande lui-même son navire, est un armateur sérieux, soigneux et diligent, et qu'aucune imprudence ou négligence n'a été relevée contre lui ;

Attendu qu'au contraire, le jour du sinistre, il est reconnu qu'il s'est assuré que rien dans la chambre de son moteur n'était en désordre ou de nature à causer un accident ; qu'il a soigneusement fermé toutes les ouvertures et pris toutes les précautions d'usage, et qu'il n'a alors quitté son bord qu'à contre-cœur et sous l'empire d'une nécessité impérieuse ;

Attendu qu'aucune faute n'est imputable à son personnel ; que s'il est vraisemblable que, comme il a été conclu, l'explosion qui a engendré l'incendie s'est produite par suite de l'inflammation d'une allumette par un matelot du bord, dans le poste de l'équipage, ledit matelot a été acquitté du chef d'imprudence par le Tribunal correctionnel ;

Attendu que, de quelque manière qu'on envisage la cause

du sinistre, que ce soit par coulage anormal de la marchandise, c'est-à-dire par vice propre, ou par suite de dégagement excessif de gaz en raison de circonstances atmosphériques spéciales ou pour toute autre cause inexpliquée, ce qui constituerait le cas fortuit, ces circonstances ont été indépendantes de la volonté de Brizard qui n'a commis aucune faute et n'a en rien dérogé aux habitudes de soins et de prudence avec lesquelles il est accoutumé à exercer son industrie, eu égard au genre de navire qu'il exploite, navire bien connu des demandeurs ;

Attendu que Brizard ne peut donc être tenu de livrer ou de remplacer la marchandise qu'il a reçue et qui a péri par suite de circonstances qu'il n'a été en son pouvoir ni de prévenir, ni d'empêcher, et que Bouzianne et Taillasson sont mal fondés à lui en demander le remboursement ;

Par ces motifs,

Déclare Bouzianne et Taillasson mal fondés dans leurs fins et conclusions, les en déboute et les condamne aux dépens. »

Du 26 mars 1920. — Prés. : M. M. Chevalier.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que, le 20 février 1920, un incendie éclata à bord de la goëlette à moteur *Jeanne-d'Arc* dont Brizard est à la fois le propriétaire et le capitaine ; que la cargaison, formée de fûts de pétrole et d'essence, fut détruite à l'exception de 42 fûts dont la répartition entre les différents chargeurs ne paraît pas encore effectuée ; que Bouzianne réclame la valeur de 85 fûts de pétrole et de 20 fûts d'essence et Taillasson la valeur de 50 fûts de pétrole chargés par eux, sauf à déduire la valeur de la portion du sauvetage qui leur serait attribuée ; qu'ils demandent, en outre, 500 francs de dommages-intérêts ;

Attendu qu'il résulte des articles 222 et 230, C. com., que Brizard, propriétaire fréteur et capitaine, ne peut s'exonérer de la responsabilité qui pèse sur lui qu'en prouvant que le sinistre provient d'un cas fortuit, d'une force majeure ou du vice propre de la chose, c'est-à-dire d'une cause qui

est étrangère soit à lui, soit au personnel qui était sous ses ordres ;

Or, attendu que la cause de l'incendie est connue et constatée même dans une décision de justice ; qu'il résulte, en effet, des motifs d'un jugement correctionnel du Tribunal de La Rochelle, en date du 13 mars 1919, que le matelot Ganne, que Brizard avait, le 20 février, préposé à la garde du navire en son absence, alluma, dans le poste de l'équipage où il couchait, une allumette pour s'éclairer et qu'aussitôt une violente explosion s'est produite et le feu s'est communiqué au bâtiment ; que si Ganne a été acquitté c'est, dit le jugement, qu'il ne paraît pas, ce faisant, avoir commis d'imprudence pouvant le faire tomber sous le coup de l'article 458 du Code pénal ; que la juridiction commerciale peut, sans se mettre en contradiction avec la juridiction correctionnelle, retenir un fait que cette juridiction a considéré comme constant et n'a écarté, au point de vue pénal, que par ce qu'il ne lui a paru présenter aucun caractère délictueux ; que ce fait, exclusif du cas fortuit, de la force majeure ou du vice propre, laisse subsister la responsabilité de Brizard, tenu des actes de son préposé, et ce d'autant mieux qu'il résulte de l'information régulièrement communiquée aux parties, qu'il a lui-même commis une grave imprudence en laissant son bateau à la garde d'un matelot de 18 ans qui lui avait donné congé pour le retour du voyage, qui avait des habitudes d'intempérance et en qui il avait si peu confiance qu'il l'a immédiatement accusé d'avoir volontairement allumé l'incendie ;

Attendu que Brizard cherche vainement à atténuer sa responsabilité en alléguant que les chargeurs étaient en faute de lui avoir livré la marchandise dans des fûts en bois qui dégageaient des vapeurs dangereuses, et dont certains même laissaient écouler le pétrole ou l'essence ; que, d'une part, Brizard avait accepté la marchandise en fûts ; que, d'autre part, il résulte de ses propres déclarations à l'information que, le 18 février précédent, Ganne avait laissé ouvert le robinet d'alimentation du moteur et l'essence s'était répandue notamment sous la cabine et la couchette du capitaine en telle quantité que celui-ci craignait pour sa vie ; que les vapeurs dangereuses provenaient donc de là et non des fûts dont le chargement n'avait été achevé que quelques heures avant l'incendie et qui n'avaient pu, par suite,

beaucoup couler ; qu'ainsi, la responsabilité de Brizard reste entière ;

Attendu que ni la quantité des fûts chargés ni leur valeur n'étant contestées, il y a lieu d'allouer aux demandeurs les sommes qu'ils réclament de ce chef ; que, ne justifiant d'aucune autre cause de préjudice, ils recevront ainsi toute satisfaction ;

Attendu que Brizard, qui succombe, doit supporter les dépens ; que, n'ayant commis aucune faute en soutenant ce litige, il ne saurait être condamné au paiement des droits fiscaux perçus ou à percevoir ;

Par ces motifs,

Emendant et réformant,

Condamne Brizard à payer à Bouzianne la somme de 14.548 fr. 50, et à Taillasson celle de 5.848 fr. 20, sauf à déduire desdites sommes la valeur des fûts qui seront attribués aux appelants lors de la répartition judiciaire desdits fûts ;

Le condamne en outre aux dépens de première instance et d'appel ;

Ordonne la restitution de l'amende consignée. »

Du 3 novembre 1920. — Prés. : M. Guimbaud ; M. Bonnin, av. gén. ; plaid. : Mes Morand (pour Bouzianne et Taillasson) et Ravail, du barreau de La Rochelle (pour le cap. Brizard), avocats.

Observations. — *a*) L'incendie ne constitue pas, en soi, un cas fortuit ou de force majeure. Le seul fait que les marchandises non représentées ont été détruites par le feu à bord ne dégage pas la responsabilité du transporteur envers le propriétaire de ces marchandises ; voyez Bordeaux, 22 février 1893, ce Rec., VIII, p. 654 ; Seine, 10 janvier 1894, *ibid.*, X, p. 44 ; Cassation, 12 juin 1894, *ibid.*, X, p. 147, et, pour le cas où la cargaison contient des produits très inflammables, Havre, 26 avril 1887, confirmé par arrêt de Rouen du 28 décembre 1887, *ibid.*, III, pp. 48 et 672 ; — comp. Alger, 11 janvier 1899, *ibid.*, XIV, p. 774 (§ III), et la note critique.

Rappr., sur le refus d'admettre un recours du transporteur contre le chargeur en raison du prétendu mauvais conditionnement des fûts renfermant des matières inflammables, lorsqu'il a reçu ces fûts sans réserves, Aix, 1er décembre 1910, *ibid.*, XXVII, p. 194.

Dans l'espèce soumise à la Cour de Poitiers, la cause de l'incendie était connue, et consistait dans une imprudence d'un marin du bord, soit, dit l'arrêt, dans un fait « exclusif du cas fortuit, de la force majeure ou du vice propre ». La Cour n'a donc pas eu à se prononcer sur la délicate question suivante : Faut-il distinguer, en matière de responsabilité dans le contrat de transport, entre le cas fortuit et la force majeure ? On sait, en effet, que, d'après les auteurs les plus récents, ces deux expressions ne sont pas synonymes et la force majeure constitue seule un événement libératoire (v. ce Rec., t. XXX, p. 398, § VII).

b) L'arrêt rapporté ici déclare le capitaine civilement responsable d'un incendie qui avait eu pour cause directe le fait d'un marin du bord. Mais, en l'espèce, le capitaine était aussi propriétaire du navire ; au surplus, les juges ont admis à sa charge l'existence d'une faute personnelle, d'une « grave imprudence ». On ne saurait donc conclure de cet arrêt que la Cour de Poitiers a adhéré à la thèse d'après laquelle le capitaine répond des fautes commises par les gens de l'équipage, considérés comme ses préposés. Cf. Danjon, *Droit maritime*, t. II, n° 543 ; Georges Ripert, *Droit maritime*, t. I, n° 738.

COUR D'APPEL DE BORDEAUX

27 décembre 1920

Vente de navire. Publicité (défaut de). Tiers de mauvaise foi. — Conflit de lois. Acte de vente de navire.

Navire : « Patagonia ».

I. — *La protection des droits des tiers assurée par la publicité des ventes de navires ne va pas jusqu'à garantir les tiers de mauvaise foi.*

Spécialement, l'acquéreur d'un navire qui connaissait, en contractant, l'existence d'une vente antérieure n'est pas fondé à prétendre que cette vente ne lui est pas opposable, pour le motif que les formalités administratives prescrites par la loi française n'ont pas été remplies.

II. — *La loi française régit la forme d'un acte passé en France constatant la vente d'un navire étranger consentie à à un Français. En conséquence, cet acte peut être un sous-seing privé, bien que la loi du pavillon prescrive la rédaction d'un acte notarié par-devant le consul.*

Tornquist et Cie c. Lasry.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que dans le procès soumis à la Cour, dégagé de toutes considérations accessoires ou sans portée sur la solution, l'unique question qui divise les parties est celle de savoir si, par l'acte de vente passé à Marseille le 11 décembre 1915, Lasry, armateur à Oran, a bien acquis de la Société Gardella et Cie, à qui il appartenait, le navire argentin le *Patagonia*, si le droit de propriété lui a été valablement transféré, ou si, le contrat dont s'agit devant, pour des motifs à discuter, être tenu pour nul et non avenu, c'est la vente ultérieure, conclue à Buenos-Ayres, par acte authentique du 17 février 1916, avec la Banque Tornquist & Cie, de Buenos-Ayres, qui seule a pu transmettre à cette dernière la propriété incontestable dudit navire ; que, suivant la décision à intervenir dans le conflit, l'acquéreur évincé ne peut prétendre, le cas échéant, avoir d'autre droit contre les consorts Gardella que celui de réclamer, à raison de la garantie qui leur incombe, la réparation du préjudice causé ;

Attendu que la situation du litige étant ainsi déterminée, la preuve paraît bien rapportée que l'acte du 11 décembre 1915 est un acte régulier qui a rendu Lasry propriétaire incommutable du *Patagonia* ; que la vente, d'après la commune intention des parties clairement révélée, était ferme et définitive ; qu'il ne s'agissait pas d'un simple projet, l'acte lui-même portant cet intitulé : « Contrat de vente définitif du vapeur *Patagonia* », et où il est dit que Angel Gardella & Cie, uniques propriétaires du navire argentin, vendent, cèdent sans aucune retenue la totalité dudit vapeur, où il est dit encore expressément que la vente est définitive et consentie pour le prix de 20.000 livres sterling et que, comme garantie de l'exécution fidèle du contrat, un dépôt de 82.950 francs sera effectué par l'acheteur entre les mains du consul argentin à Marseille ;

Attendu que l'accord des parties se trouvant ainsi nettement monumenté, la date de la vente se trouve, en outre, fixée d'une façon certaine au 11 décembre 1915, date de la signature, puisque le même jour procès-verbal était dressé par le consul de la République Argentine à Marseille, constatant qu'en exécution de ladite vente, le dépôt était effectué entre ses mains de la somme de 82.950 francs, exigée à titre de garantie ;

Attendu qu'à un autre point de vue, Tornquist, se faisant en quelque sorte le porte-parole de Gardella qui, bien qu'ayant figuré au procès de première instance, n'a pas été intimé devant la Cour, soutient, mais vainement, ainsi que cela sera bientôt démontré, que le capitaine Gandini, commandant le *Patagonia*, a, sans mandat, consenti à la vente, d'où il suit qu'aucun lien de droit n'aurait pu se former entre Lasry et Gardella ; qu'un acte de protestation, daté du 31 janvier 1916, est versé au débat, attestant que lorsque le navire, qui ne devait être livré à l'acheteur français qu'au mois de mars 1916, ayant quitté le port de Marseille, arriva à Buenos-Ayres, le 30 janvier de la même année, Angel Gardella et Cie se rendirent chez le greffier national de la Marine pour faire connaître qu'avertis par le capitaine Gandini de la vente du *Patagonia*, conclue à Marseille avec l'armateur d'Oran, ils considéraient cette vente comme n'ayant aucune valeur légale faute d'autorisation donnée au capitaine Gandini, tenant ce dernier pour responsable de son procédé incorrect et demandant que l'acompte de 82.950 francs versé par Lasry pour assurer l'exécution du contrat soit restitué à ce dernier ; que le capitaine, dont la conduite en la circonstance était ainsi critiquée et la responsabilité mise en jeu, sur sommation à lui adressée, refusa d'apposer sa signature au bas de cette protestation ; qu'il apparaît bien tout d'abord que cette protestation n'était pas un acte sincère ; que toutes les circonstances de la cause révèlent qu'elle n'était qu'une manœuvre concertée sans nul doute avec la partie intéressée, c'est-à-dire avec Tornquist & Cie, pour faire ressortir, en attestant que Gardella & Cie n'avaient pris aucune part à l'acte du 11 décembre 1915, que seul l'acte authentique du 17 février 1916 pouvait et devait recevoir son plein et entier effet ; que, sans avoir à examiner si le vendeur avait intérêt à plaider en la circonstance la cause de Tornquist & Cie

parce que le prix de la seconde vente apparaîtrait comme supérieur à celui qui devait être payé par Lasry, il suffit de constater que sans aucun doute Gandini avait reçu de la Société Gardella et Cie mandat de vendre à Lasry et que, par suite, ladite Société ne pouvait ignorer l'existence de l'acte par lequel elle se trouvait bien et dûment engagée ; qu'admettre la sincérité de la protestation du 31 janvier serait méconnaître la portée de nombreux télégrammes échangés entre les parties, versés aux débats et desquels il résulte la preuve indiscutable que Gandini représentait les armateurs du navire, avait qualité pour traiter et ce faisant se conformait aux instructions précises qu'il avait reçues de Gardella ; que tout concorde dans cette correspondance télégraphique ; qu'elle démontre encore une fois qu'il s'agissait bien d'une vente définitive dont les conditions avaient été discutées ; que l'expression de vente définitive s'y trouve maintes fois employée ; que, d'autre part, il suffit d'en prendre connaissance pour être convaincu qu'il ne s'agit pas de télégrammes faux, comme cela avait été d'abord insinué, ni de télégrammes qui auraient été expédiés et aussi reçus par un employé de la Société venderesse sans qualité, ayant agi de sa propre initiative, comme l'ont soutenu Tornquist et Cie, parlant toujours au nom de Gardella ;

... Attendu, au surplus, que, bien évidemment, Tornquist ne pouvait ignorer, quand il a traité avec Gardella, l'existence de la vente antérieure consentie à Lasry ; qu'il est à présumer qu'il connaissait l'existence de cette vente le 24 janvier 1916, date à laquelle, par sous-seing privé, il se portait acquéreur du *Patagonia* ; qu'on fait remarquer, en effet, le soin particulier pris dans la rédaction de cet accord de prévoir des contestations possibles et d'assurer les garanties nécessaires ; qu'en tous cas, même en admettant que cette rédaction n'ait rien d'exceptionnel et d'anormal, il reste bien démontré que lorsque le *Patagonia*, c'est-à-dire le vapeur dont l'acte du 24 janvier 1916 lui transférait la propriété, est arrivé le 30 janvier en rade de Buenos-Ayres, ayant à bord le capitaine Gandini, la Banque Tornquist a certainement connu la déclaration faite par le capitaine et révélant l'existence de la vente consentie le 11 décembre 1915 à Lasry ; qu'il ne s'agissait pas d'un secret à confier exclusivement aux consorts Gardella, ceux-ci étant, à cet égard,

complètement édifiés ; que la Banque Tornquist n'a pas pu ignorer davantage la protestation du 31 janvier, se faire illusion sur la portée de cette protestation, et a cependant signé l'acte authentique du 17 février qui, substitué au sous-seing privé du 24 janvier, lui transmettait, suivant la forme prescrite par la loi argentine, la propriété du navire ;

Attendu, dès lors, que Tornquist ayant, dans la circonstance, agi en connaissance de cause, la vente du 11 décembre 1915, qui a date certaine incontestable, lui est sans nul doute opposable et l'empêche de se prévaloir de l'acte du 17 février, sans qu'il y ait à rechercher si ce dernier acte est ou n'est pas conforme à la loi argentine ; que Tornquist apparaît bien comme un tiers dans le débat, mais ne saurait en la matière soutenir que, faute d'avoir accompli les formalités exigées par la loi française, consistant dans la francisation du navire et la mutation en douane, la vente consentie à Marseille doit être tenue pour inexistante au regard des tiers ; qu'une distinction s'impose à cet égard ; que la protection des droits des tiers, assurée par la publicité des ventes de navire, ne va pas jusqu'à garantir les tiers de mauvaise foi, étant reconnu qu'on ne saurait attribuer à cette publicité les effets que la loi de 1855 a rigoureusement attachés à la formalité de la transcription ; qu'il est admis et doit être admis en toute justice que les tiers, lorsqu'ils ont connu par un moyen quelconque l'existence d'une vente, le but visé par la publicité se trouvant atteint, ne peuvent plus contester la validité de cette vente en soutenant qu'elle ne leur est pas opposable ;

Attendu toutefois qu'ils peuvent contester cette validité au point de vue de la régularité de l'acte en la forme, ce qui fait également dans le procès l'objet d'une discussion juridique, Tornquist s'attachant à faire observer que, le 11 décembre 1915, les parties contractantes ont, contrairement à ce qu'elles auraient dû faire, négligé de se conformer à la loi de la République argentine ; mais que le moyen est sans portée, s'agissant d'un acte qui constate la vente consentie en France à un Français d'un navire portant le pavillon argentin ; que c'est assurément le cas d'appliquer cette règle fondamentale de droit international privé exprimée en cette formule « *locus regit actum* » ; que la vente du *Patagonia* ne comportait nullement la rédaction d'un acte public ; qu'aux termes de l'article 195 de notre Code

de commerce, le sous-seing privé était suffisant ; qu'il importe peu que la loi argentine invoquée par Tornquist ait d'autres exigences et prescrive un formalisme négligé par les parties, notamment la rédaction d'un acte notarié pardevant le consul ; qu'on ne saurait faire grief à Lasry de s'être borné à effectuer chez le consul, à Marseille, le dépôt d'une copie du sous-seing privé et, en même temps, de la somme exigée par le vendeur pour assurer la fidèle exécution du contrat, puisque ce n'était pas la loi argentine qui faisait la loi des parties ; que les prescriptions de cette loi peuvent bien obliger les sujets argentins à ne traiter entre eux, même en pays étrangers, qu'en se conformant au formalisme édicté ; qu'à cet égard et dans cette mesure, la loi du pavillon doit être observée et peut faire échec exceptionnellement à la règle « *locus regit actum* », mais que cette règle reprend son empire quand il s'agit d'une vente consentie en France à un Français d'un navire qui, par l'effet de cette vente, est appelé à devenir un navire français, qu'en ce cas, c'est uniquement la loi française qui est applicable ; que c'est là un principe qui touche à l'ordre public ayant force de loi protectrice des intérêts français ; que la loi française est d'ailleurs suffisante pour sauvegarder les intérêts de tous, quand on se trouve en présence de contrats passés de bonne foi entre parties qui doivent rester soucieuses de tenir leurs engagements ; qu'il paraît surabondant d'ajouter qu'au point de vue pratique cette solution est nécessaire, car il n'est vraiment pas possible que, pour les transactions qui les intéressent, les Français soient obligés de connaître toutes les législations des pays étrangers auxquelles ils devraient être tenus de se conformer ; qu'il s'ensuit que, pour avoir satisfait à la loi française, l'acte du 11 décembre 1915 est un acte régulier ayant valablement transféré à Lasry la propriété du vapeur *Patagonia* ;

Attendu que, cela étant, et la décision des premiers juges paraissant pleinement justifiée, la fin de non-recevoir opposée par Lasry tendant à l'irrecevabilité de l'appel parce que les consorts Gardella, qui étaient assignés devant le Tribunal comme manifestement intéressés dans l'instance, n'ont pas été intimés devant la Cour, paraît n'être qu'un subsidiaire sans importance au procès ; qu'avant toute décision au fond, l'intervention des vendeurs serait nécessaire s'il apparaissait que la thèse de l'appelant pouvait être accueil-

lie ; qu'en effet, en cette hypothèse, une éventualité serait à prévoir, celle de deux décisions contraires, l'une émanant du Tribunal, ayant acquis l'autorité de la chose jugée au regard de Gardella, qui accepte puisqu'il n'en a pas interjeté appel, l'autre sur le seul appel de Tornquist, rendue par la juridiction du second degré ; qu'il est inadmissible *à priori* que deux ventes consenties pour le même objet puissent, par décision de justice, être déclarées bonnes et valables, alors qu'à n'en pas douter la validité de l'une doit forcément entraîner la nullité de l'autre ; que semblables solutions ne seraient point pour nuire à la Société Gardella & Cie puisqu'elle échapperait ainsi à tous recours de la part de ses acheteurs, mais feraient apparaître le caractère indivisible des intérêts respectifs et justifieraient le reproche adressé à Tornquist de n'avoir pas intimé Gardella & Cie ; qu'il suffit, après examen des conclusions de toutes parties, de constater que le grief articulé par Lasry de ce chef est sans intérêt devant la Cour, puisque Lasry concluant au fond à la confirmation du jugement, la Cour estime qu'il doit obtenir gain de cause ;

Par ces motifs,

Dit n'y avoir lieu à déclarer Lasry fondé à opposer la fin de non-recevoir tendant à l'irrecevabilité de l'appel ; rejette comme inutile et surabondante la demande de ce chef ;

Confirme dans son dispositif le jugement entrepris ;

Et rejetant comme non fondées toutes autres demandes, fins et conclusions des parties, condamne Tornquist et Cie à l'amende et en tous les dépens de première instance et d'appel. »

Du 27 décembre 1920. — Prés. : M. Cumenge ; plaid. : Mes Cruppi, du barreau de Paris, et Duthil (pour Tornquist et Cie) et Habasque (pour Lasry), avocats.

Observations. — Des faits extrêmement compliqués sur lesquels la Cour a eu à statuer, deux questions juridiques peuvent être dégagées.

I. — La première peut être posée de la façon suivante : L'acquéreur d'un navire peut-il se prévaloir de l'inaccomplissement par un acquéreur antérieur des formalités administratives prescrites pour la mutation de propriété, lorsqu'il connaissait en contractant l'existence d'une vente

antérieure ? La Cour d'appel de Bordeaux lui refuse ce droit ; elle déclare que « la protection des droits des tiers, assurée par la publicité des ventes de navire, ne va pas jusqu'à garantir les tiers de mauvaise foi » et elle ajoute que « on ne saurait attribuer à cette publicité les effets que la loi de 1855 a rigoureusement attachés à la formalité de la transcription ».

En droit civil, en effet, la priorité appartient à celui qui a fait transcrire son titre le premier, encore qu'il ait eu connaissance de l'aliénation antérieure non transcrite. L'article 1071 du Code civil paraît imposer cette solution pour les donations ; la jurisprudence l'étend à toutes les aliénations (Cassation, 22 octobre 1889, *Sirey*, 91. 1. 446). Il faudrait pourtant réserver le cas d'une fraude ourdie entre deux parties contre un acquéreur antérieur par une seconde vente précipitée (Cassation, 14 mars 1859, *Dalloz*, 59. 1. 500 ; *Sirey*, 59. 1. 833). MM. Lyon-Caen et Renault (*Traité de dr. comm.*, t. V, n° 126), et surtout M. Danjon (*Droit marit.*, t. I, n° 126) ont soutenu avec beaucoup de force qu'il fallait appliquer à la mutation en douane la même règle et qu'il n'y avait pas lieu de s'occuper de la bonne ou de la mauvaise foi des tiers acquéreurs.

La doctrine ancienne se prononçait en sens contraire (Dufour, II, n° 592 ; Laurin sur Cresp, I, p. 265 ; Boistel, n° 1152 ; de Valroger, I, n° 137 ; Desjardins, I, n° 76), et les rares décisions rendues sur la question exigent la bonne foi des tiers qui veulent se prévaloir de la mutation en douane (Caen, 25 août 1868, *Dalloz*, 70. 2. 79 ; *Sirey*, 70. 2. 247 ; Marseille, 9 mai 1876, *Rec. Marseille*, 1876. 1. 186 ; La Rochelle, 3 septembre 1886, ce Rec., II, p. 436 ; Rennes, 8 décembre 1892, *ibid.*, IX, p. 26). L'arrêt rapporté est donc la confirmation de la jurisprudence antérieure et dans la comparaison qu'il fait avec la transcription, on peut lire le désir de réfuter les opinions doctrinales récemment soutenues.

Il me paraît y avoir dans la jurisprudence quelque confusion entre deux effets différents de la mutation en douane, qu'il faut nettement distinguer :

1° S'il y a conflit entre deux acquéreurs successifs du même navire, celui qui a opéré la mutation en douane doit être considéré comme propriétaire, parce que seul il a pu remplir les formalités qui sont indispensables pour assurer la propriété

d'un navire. Il importe peu, au point de vue de l'attribution de cette propriété, qu'il ait eu connaissance d'une vente antérieure, puisque cette vente ne lui est pas opposable. A ce point de vue, la comparaison avec la transcription est exacte, en observant toutefois qu'il peut y avoir deux transcriptions successives, tandis qu'il n'y aura jamais qu'une mutation en douane.

2° S'il s'agit, au contraire, de créanciers agissant contre le propriétaire du navire inscrit au registre, il est nécessaire que ces créanciers soient de bonne foi pour que leur action soit admissible, car ces créanciers ne peuvent prétendre agir contre le propriétaire inscrit, lorsqu'ils savent quel est le propriétaire réel. Il ne s'agit plus ici du conflit de droits soumis à publicité (Georges Ripert, *Droit marit.*, t. II, n° 379, et les références citées).

Dans l'espèce, d'ailleurs, il n'y avait pas eu de mutation en douane, par cette raison que le navire vendu en France était un navire étranger. Toute la partie des motifs de l'arrêt relative à l'inobservation des formalités prescrites par la loi pour la mutation en douane paraît donc bien inopérante.

II. — La deuxième question est relative à la loi applicable à la vente d'un navire étranger en France. La loi argentine, loi du pavillon, exige la rédaction d'un acte public ; l'article 195 du Code de commerce français se contente d'un acte sous seing privé. La Cour de Bordeaux applique la règle *locus regit actum* (1), parce qu'elle considère la rédaction de l'écrit comme une règle de preuve (cf. Georges Ripert, *op. cit.*, t. I, n° 352 ; Levillain, *Ventes volontaires de navires nationaux à des étrangers, Journ. du droit intern. privé* (Clunet), 1896, pp. 31 et 745, et 1897, pp. 31 et 255) ; elle fait d'ailleurs observer que la loi française serait applicable alors même que la loi du pavillon imposerait la rédaction d'un acte public pour les ventes passées à l'étranger, parce que, dans l'espèce, l'acquéreur était un Français. Il nous paraît difficile d'accepter sans réserves un tel motif. La nationalité de l'acquéreur ne peut exercer

(1) Par jugement du 26 mars 1920 (*Gaz. Pal.*, 1920. II. 143), le Tribunal de commerce de la Seine a de même décidé que la vente d'un navire étranger se trouvant dans un port français doit être déclarée valable, lorsque le contrat a été régulièrement passé conformément aux dispositions de la législation française.

aucune influence sur la solution du conflit de lois relatif à la forme des actes. Ce qu'il faut seulement retenir, c'est que le navire acheté par un Français était destiné à devenir français. Il y a donc en somme deux lois du pavillon successives et les tribunaux français peuvent, dans le désir de protéger les Français, s'attacher à la loi française qui va devenir loi du pavillon pour le navire francisé.

G. R.

COUR D'APPEL D'AIX

18 mai 1921

Consignataire du navire.
Action du réceptionnaire pour manquants. Irrecevabilité.

Navire : « Boston-Bridge »

Le consignataire du navire auquel n'est reprochée aucune faute ne peut pas être personnellement assigné par le réceptionnaire, en paiement de manquants, aux lieu et place du capitaine ou de l'armateur. Vainement le réceptionnaire prétendrait-il à l'encontre qu'il a pu croire de bonne foi que le consignataire, connu comme armateur, était propriétaire ou tout au moins affréteur du navire.

Cyprien Fabre et Cie c. Société Provençale d'Huilerie.

Le Tribunal de commerce de Marseille avait rendu, le 27 octobre 1920, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que la Société Provençale d'Huilerie a assigné la Cie Cyprien Fabre en paiement de la somme de 150.000 francs, représentant la valeur de 190 barils huile de coco (ou de coprah) qui ne lui ont pas été livrés sur un lot de 549 barils dont elle est destinataire par vapeur *Boston-Bridge*, arrivé de New-York en rade de l'Estaque le 30 août 1919 et entré dans le port de Marseille seulement le 22 septembre suivant ;

Attendu que Cyprien Fabre et Cie opposent à la demanderesse, d'abord un moyen d'exception pour défaut d'action, et, en second lieu, une fin de non-recevoir tirée de l'article 435 du Code de commerce ;

Sur le moyen tiré du défaut d'action :

Attendu que les défendeurs, qui étaient consignataires du *Boston-Bridge*, propriété de l'United States Shipping Board, excipent de la jurisprudence constante suivant laquelle le consignataire d'un navire n'est qu'un simple mandataire sans qualité pour répondre aux actions ayant trait à des responsabilités qu'auraient encourues le capitaine ou l'armateur ; que la jurisprudence s'appliquerait évidemment dans le cas présent, où il s'agit d'un manquant, si les demandeurs ne se prévalaient pour expliquer l'action par eux dirigée contre Cyprien Fabre et Cie de circonstances de fait qu'il importe de retenir au procès ;

Attendu que le connaissement afférent aux 549 barils huile de coco créé à New-York, le 23 juillet 1919, ne mentionne pas le nom de l'armateur du *Boston-Bridge*, mais seulement celui des agents chargés de recueillir le fret, les sieurs James Elwell et Cie ; que Cyprien Fabre et Cie étant connus surtout comme armateurs, la Société Provençale d'Huileries a pu croire et a effectivement cru de bonne foi qu'ils étaient propriétaires ou tout au moins affréteurs du navire à bord duquel ses marchandises avaient été chargées ; que c'est ainsi que ladite Société, écrivant aux défendeurs à la date du 6 novembre pour formuler ses réserves, leur disait : « Nous sommes porteurs de connaissements de votre Compagnie » et que, dans l'acte extra-judiciaire de Blanchard, huissier, du 18 novembre, signifié à la requête de la demanderesse, il est dit encore : « Attendu que nos requérants sont porteurs d'un connaissement de la Cie Cyprien Fabre » ;

Attendu que les défendeurs n'ont rien fait alors pour dissiper l'erreur que maintenant ils reprochent à la Cie Provençale d'Huilerie ; qu'ils ne lui ont point signalé, comme ils l'avaient fait peu de temps auparavant pour d'autres réceptionnaires, que l'armateur du *Boston-Bridge* était le Shipping Board, à qui il fallait s'adresser ; qu'ils ont au contraire répondu aux réclamations de la Société demanderesse comme si ces réclamations les concernaient seuls ; que la négligence dont celle-ci leur fait grief est d'autant

moins excusable que la réclamation dernière, soit l'acte extra-judiciaire du 8 novembre, a revêtu une forme qui ne pouvait manquer d'attirer l'attention des défendeurs ; qu'en ne protestant pas alors contre la persistance de la Société Provençale d'Huilerie à les considérer comme seuls responsables d'un manquant considérable, plus du tiers des marchandises embarquées, Cyprien Fabre et Cie ont, par leur faute, donné droit à la susdite Société d'engager et de poursuivre à leur encontre le procès en responsabilité dont elle les avait menacés ; qu'en d'autres termes, il faut considérer que les défendeurs se trouvent liés aujourd'hui à l'égard de la Société demanderesse comme tenus d'un fait personnel qui les substitue à l'armateur dans leurs rapports avec le destinataire des 549 barils dont s'agit pour le règlement de manquants qui seraient dus à la Société sus-nommée ;

Sur la fin de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce :

Attendu que la citation introductive d'instance est en date du 22 décembre 1919, que c'est seulement une semaine après cette assignation, soit par leur lettre recommandée du 29 décembre, que Cyprien Fabre et Cie ont enfin songé à déclarer que, simples consignataires du navire, ils ne pouvaient pas être actionnés pour le compte du capitaine et à dire à la demanderesse qu'ils transmettaient le dossier de l'affaire à l'avocat des armateurs ; que les défendeurs prétendent à l'heure actuelle que le délai d'un mois fixé par l'article 435 pour la demande en justice ayant commencé à courir le jour même ou le lendemain de l'acte protestatif du 18 novembre, l'assignation à eux signifiée le 22 décembre suivant a été tardive ;

Attendu que, sur ce point encore, la prétention de Cyprien Fabre et Cie se trouve en contradiction avec les circonstances particulières de la cause ;

Attendu, en effet, que les défendeurs répondant à la réclamation précitée du 6 novembre écrivaient à la Société Provençale d'Huilerie le 14 du même mois : « nous nous « livrons en ce moment à une opération d'identification « excessivement longue, puisque nous devons débonder « chaque baril afin de découvrir son contenu. Dès que « cette opération sera terminée, nous serons à même de « vous dire le nombre de barils que nous tenons à votre « disposition » ;

Attendu que la susdite opération portant sur une quantité importante de fûts débarqués pêle-mêle à cause de l'encombrement des quais s'est évidemment prolongée plusieurs jours au delà du 18 novembre ; qu'il est du reste acquis aux débats, sans qu'il soit nécessaire de recourir à une enquête, que postérieurement à cette date du 18 novembre, il a été fait offre à la demanderesse de lui livrer un lot de 84 au môle G, un autre de 29 au môle A, et que la marchandise ainsi offerte a été refusée comme n'étant pas conforme à l'huile de coco dont la Société Provençale d'Huilerie était destinataire ; qu'en l'état, à supposer que Cyprien Fabre et Cie, qui sont retenus ici pour un fait personnel, puissent se prévaloir des dispositions de l'article 435 du Code de commerce édictées en faveur seulement du capitaine et de l'affréteur ou armateur, il est manifeste que le délai d'un mois n'était pas encore expiré le 22 décembre, tandis qu'il pouvait l'être le 29 du même mois, lorsque Cyprien Fabre et Cie ont fait trop tardivement la déclaration analysée plus haut ;

Par ces motifs,

Rejette l'exception de nullité et la fin de non-recevoir opposées à la demande de la Société Provençale d'Huilerie ;

Condamne Cyprien Fabre et Cie aux dépens de l'incident. »

Du 27 octobre 1920. — Prés. : M. Jullien.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que la Société Provençale d'Huilerie a assigné Cyprien Fabre et Cie en paiement de la somme de 150.000 francs, représentant la valeur de 199 barils d'huile de coco qui ne lui ont pas été livrés sur un lot de 549 barils dont elle était réceptionnaire par vapeur *Boston-Bridge* ;

Attendu que Cyprien Fabre et Cie opposent à la demande un moyen tiré du défaut d'action et, subsidiairement, une fin de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce ;

Sur le moyen tiré du défaut d'action :

Attendu qu'il n'est pas contesté que Cyprien Fabre ne

sont que les consignataires du navire *Boston-Bridge*, propriété de l'United States Shipping Board ; que, par suite, n'étant ni les armateurs, ni les propriétaires, ni les affréteurs du navire, mais seulement les consignataires mandataires tant du propriétaire que de l'armateur, Elwell et Cie, uniquement pour encaisser le fret et délivrer la marchandise, ils ne sauraient être tenus que de leur faute personnelle, qui n'est dans l'espèce ni établie ni même alléguée, et non pas de manquants au débarquement imputables soit à l'armateur, soit au capitaine ; qu'ils sont donc sans qualité pour défendre aux actions qui devaient être dirigées par les réceptionnaires contre ces derniers ;

Attendu que la Société Provençale d'Huilerie prétend vainement que Cyprien Fabre étant connus comme armateurs, elle a pu croire de bonne foi, comme la correspondance échangée leur permettait de le supposer, qu'ils étaient propriétaires du navire ou tout au moins ses affréteurs ; qu'il lui appartient, en effet, de s'assurer de l'exacte situation juridique des défendeurs avant d'engager une action contre eux ; qu'au surplus, elle ne peut dénier, ainsi qu'en fait foi la correspondance, qu'immédiatement après la notification de l'exploit d'ajournement et avant la mise au rôle de l'affaire au greffe du Tribunal de commerce, Cyprien Fabre lui ont signalé l'erreur commise et l'ont prévenue de leur véritable situation de simples consignataires du navire et de leur défaut de qualité pour répondre à l'action ; que, par conséquent, la Société n'a à s'en prendre qu'à elle-même si, malgré cet avertissement, elle a persisté dans son erreur ;

Attendu que, dans ces conditions, le jugement entrepris, en rejetant le moyen proposé, n'a pas fait à la cause une exacte application des principes juridiques en la matière ;

Attendu que ce moyen d'irrecevabilité étant admis, il est sans intérêt d'examiner la fin de non-recevoir subsidiaire proposée tirée de l'article 435 du Code de commerce ;

Par ces motifs,

Faisant droit à l'appel, réforme le jugement entrepris ;

Dit et juge l'action de la Société Provençale d'Huilerie irrecevable à l'encontre de Cyprien Fabre et Cie, qui ne sont ni les propriétaires, ni les armateurs, ni les affréteurs du navire *Boston-Bridge* et, par conséquent, sans qualité pour y défendre ;

Déboute, en conséquence, la Société intimée de sa demande à l'encontre de la Cie Cyprien Fabre et la condamne en tous les dépens de première instance et d'appel. »

Du 18 mai 1921. — Prés. : M. Dumas ; M. de Montvallon, av. gén. ; plaid. : Mes Léopold Dor, du barreau de Marseille (pour Cyprien Fabre et Cie) et Jauffret (pour la Société Provençale d'Huilerie), avocats.

Observations. — Le Tribunal de commerce de Marseille avait admis dans deux jugements précédents, du 14 juin 1920 (ce Rec., XXXII, p. 461), que le consignataire du navire n'est pas personnellement responsable des manquants ou avaries à la marchandise, en dehors du cas de faute personnelle de sa part dans l'exercice de ses fonctions.

Dans l'espèce recueillie, le Tribunal affirme à nouveau ce même principe, mais il n'en condamne pas moins le consignataire du *Boston-Bridge* en se basant sur ce que celui-ci aurait eu le tort de laisser croire au réceptionnaire qu'il était l'armateur du navire.

La Cour a rejeté avec raison cette distinction en retenant qu'il incombe au réceptionnaire des marchandises de se renseigner sur la qualité de celui contre lequel il exerce son action et que, de plus, il avait été dûment prévenu de son erreur par le consignataire dès que celui-ci avait reçu la citation.

Mais l'intérêt principal de l'arrêt rapporté ici consiste surtout dans la confirmation du principe général que le consignataire du navire n'est pas responsable des manquants et avaries en dehors du cas de faute personnelle de sa part.

En effet, les deux jugements précités du 14 juin 1920 n'avaient pas été soumis à la Cour et, en l'état des divergences de jurisprudence qui se manifestent en ce moment en France sur la question de la responsabilité du consignataire de navires, l'arrêt de la Cour d'Aix est tout particulièrement intéressant.

C'est au Havre qu'a pris naissance la jurisprudence nouvelle, d'après laquelle le consignataire, du moins après le départ du navire, devient personnellement responsable envers les réceptionnaires des marchandises des manquants et avaries.

La jurisprudence ancienne admettait unanimement le principe contraire (voir dans ce sens Havre, 28 août 1866,

Rec. Havre, 1866. 1. 225 ; Havre, 17 mai 1876, *Rec. Havre*, 1876. 1. 172 ; Marseille, 22 juillet 1881, *Rec. Marseille*, 1881. 1. 240 ; Marseille, 2 décembre 1879, *Rec. Marseille*, 1880. 1. 79 ; Marseille, 24 avril 1863, *Rec. Marseille*, 1863. 1. 125 ; Marseille, 5 juillet 1869, *Rec. Marseille*, 1869. 1. 220 ; Marseille, 23 février 1865, *Rec. Marseille*, 1865. 1. 35 ; Nantes, 26 décembre 1885, ce Rec. II, p. 318).

Le premier jugement du Tribunal de commerce du Havre en sens contraire paraît être celui du 16 février 1874, *Rec. Havre*, 1874. 1. 129, dont voici le sommaire :

« Les consignataires de navires, qui ne se bornent pas « à assister le capitaine de leurs soins et de leurs conseils, « mais qui se substituent au capitaine pour effectuer aux « divers réclamateurs la délivrance des marchandises, après « le départ du navire, se trouvent également substitués, « vis-à-vis des réclamateurs, à toutes les responsabilités « encourues par le capitaine, sauf recours contre celui-ci « et l'armement. »

Mais à cette époque, ce jugement est isolé, même au Havre.

Plus récemment, on trouve l'affirmation du même principe, limité au cas de départ du navire avant la fin de la livraison, dans un jugement du Tribunal de commerce du Havre du 8 février 1886 (ce Rec., II, p. 27), ainsi que dans un jugement du même Tribunal, du 9 juillet 1901 (*ibid.*, XVII, p. 100), qui décide que le consignataire du navire est le mandataire de l'armement, et qu'à ce titre, en cas de départ du navire avant la fin de la livraison, il est responsable des manquants envers les chargeurs, la raison de cette responsabilité résidant dans le droit des chargeurs sur le navire et le fret pour l'exécution du contrat d'affrètement. Et le Tribunal en concluait que lorsqu'une clause d'exonération enlève aux chargeurs tous droits sur le navire et le fret et ne leur laisse d'action que contre le capitaine, le consignataire ne saurait être personnellement rendu responsable des fautes du capitaine dont l'armateur s'est exonéré.

Le principe ainsi défini et limité, tant au point de vue du départ du navire qu'au point de vue de l'application des clauses d'exonération des connaissements, se trouve affirmé à nouveau par un jugement du Tribunal de commerce du Havre du 30 juillet 1919 (ce Rec., XXXII, p. 420) qui fait

un exposé très complet de la thèse juridique admise par le Tribunal. L'exécution de ce jugement a donné lieu à une décision du Tribunal civil du Havre, du 30 juillet 1920, qui a également admis la responsabilité personnelle du consignataire ; voir ce Rec., XXXII, p. 389.

Le Tribunal de commerce et la Cour d'appel de Bordeaux ne se sont rangés à cette théorie du Havre que tout récemment. Voir Cour de Bordeaux, 4 février 1918, *Rec. Bordeaux*, 1918-19, p. 38 ; 22 octobre 1919 et 19 juin 1919, *ibid.*, 1920, p. 211 ; 29 novembre 1920 (Morandière c. Natural Le Coultre) où la Cour déclare d'ailleurs que la faute personnelle du consignataire était pleinement prouvée ; 7 février 1921 (Cap. Costa et Frytz et Cie c. Jouvencel).

Jusqu'à ces derniers temps, la jurisprudence du Havre était donc isolée, et si Bordeaux a évolué dans ce sens, il est intéressant de noter que l'arrêt du 7 février 1921, précité, déclare textuellement « que la question fait encore « aujourd'hui l'objet de sérieuses discussions et de vives « controverses et qu'elle donne lieu à des décisions contra- « dictoires ». D'autre part, le Tribunal de commerce de Marseille reste fidèle à l'ancienne jurisprudence et sa résistance sur ce point vient d'être consacrée par l'arrêt ci-dessus.

On propose parfois que le consignataire, au lieu de rester responsable, sur l'intégralité de ses biens, des manquants ou avaries, puisse limiter sa responsabilité au montant du fret qu'il a encaissé pour le compte de l'armateur.

Remarquons, tout d'abord, qu'au point de vue des nécessités pratiques, cette solution n'offrirait pas de grands avantages au réceptionnaire des marchandises, puisque le fret est, la plupart du temps, payable d'avance ; à l'heure actuelle, l'une des raisons pratiques qui ont conduit le Tribunal du Havre à admettre la responsabilité du consignataire du navire, c'est précisément parce que les vapeurs qui apportaient dans ce port de pleins chargements de marchandises diverses, en provenance d'Amérique, repartaient après avoir débarqué rapidement l'intégralité de leur cargaison, et, la totalité du fret ayant été payée d'avance, le réceptionnaire ne pouvait plus faire valoir ses droits ni contre le navire ni contre le fret.

Ajoutons que si le consignataire du navire a encaissé le fret au nom de l'armateur, le réceptionnaire de la marchan-

dise n'a qu'à pratiquer saisie-arrêt sur ce fret pour se garantir de sa créance des manquants et avaries.

Le consignataire du navire devra-t-il conserver par devers lui le fret jusqu'au moment où il sera sûr qu'aucune réclamation quelconque ne pourra plus se produire contre l'armateur ? Comment lui imposer une pareille obligation en dehors de tout texte législatif ? A quel moment finira le délai pendant lequel il se constituera ainsi le séquestre bénévole du fret ? Comment pourra-t-il résister à la demande de paiement du fret faite par l'armateur en l'absence de saisie-arrêt de la part des réceptionnaires ?

Et si l'on envisage les inconvénients pratiques, il faudrait voir les deux côtés de la question ; c'est avec les frets qu'ils encaissent que les armateurs font naviguer leurs bateaux, payent leurs équipages, leur charbon et les dépenses de toute sorte. Autrefois, au temps de la navigation à voiles, le capitaine attendait souvent même le fret payé par les réceptionnaires pour régler son équipage et les fournisseurs du navire. De ce que, dans la navigation moderne, l'opération est moins simple et moins immédiate, il ne s'ensuit pas que la trésorerie des compagnies de navigation doive faire des avances indéfinies sans pouvoir faire rentrer leurs frets qu'à longue échéance.

Tant qu'on s'en tient au système de la saisie-arrêt faite par le réceptionnaire sur le fret encaissé par le consignataire du navire, l'armateur a des garanties ; il sait que cette saisie-arrêt ne sera autorisée par le Président du Tribunal de commerce que s'il y a présomption de créance sérieuse ; il peut la faire cantonner pour le montant de la réclamation. Il peut libérer immédiatement son fret en donnant caution de banque ; il sait, enfin, qu'en cas de saisie-arrêt injustifiée faite par le réceptionnaire, il a contre celui-ci une action en dommages-intérêts et que la crainte des dommages-intérêts éventuels à payer sera pour le réceptionnaire le commencement de la sagesse, c'est-à-dire protègera l'armateur contre les saisies-arrêts faites à la légère.

Si, au contraire, le consignataire du navire a le droit et même le devoir de se constituer séquestre du fret jusqu'au moment où toute possibilité de réclamation quelconque s'est évanouie, c'est dire, par là-même, que l'armateur devra, dans chaque cas, attendre son fret pendant de longs mois, sans contrôle judiciaire et sans recours possible contre personne.

Mais, d'ailleurs, la solution que nous venons d'examiner n'est pas celle, beaucoup plus radicale, adoptée par le Tribunal du Havre. Celui-ci admet, en effet, la responsabilité pleine et entière du consignataire du navire, sans la limiter au montant du fret. Les seules restrictions admises par le Tribunal en faveur du consignataire c'est, d'une part, que sa responsabilité n'apparaît qu'après le départ du navire et que, d'autre part, il a le droit d'opposer les clauses du connaissement dont peut se prévaloir l'armateur.

Encore, sur ce dernier point, y avait-il eu certains flottements dans la jurisprudence ; voir notamment Havre, 29 juillet 1892, *Rec. Havre*, 1892. 1. 160 ; Havre, 25 février 1895, *ibid.*, 1895. 1. 146. Mais la jurisprudence la plus récente permet au consignataire d'invoquer le bénéfice des clauses d'exonération ; Havre, 5 juillet 1901 (précité), ce Rec., XVII, p. 100, et, implicitement, Havre, 30 juillet 1919 (précité), *ibid.*, XXXII, p. 420 ; Havre, 7 juin 1920, *Rec. Havre*, 1920. 1. 60.

Le système juridique du Tribunal du Havre peut se résumer ainsi : Tant que le navire reste dans le port, le capitaine est seul responsable, ainsi que ses armateurs, des avaries et manquants, mais si le navire part avant que soit terminée la livraison des marchandises aux réceptionnaires, le consignataire du navire s'est substitué au navire pour cette livraison et devient responsable envers les réceptionnaires des manquants et avaries.

Le Tribunal précise, dans chacun de ses jugements, que cette responsabilité réside dans les droits des réclamateurs sur le navire et sur le fret ; il a l'air d'admettre, par conséquent, que le consignataire du navire, en laissant partir celui-ci avant la fin de la livraison des marchandises aux réceptionnaires, prend envers les réceptionnaires une responsabilité personnelle.

Juridiquement, tout d'abord, il paraît tout à fait impossible de justifier cette théorie. Sans doute, le réceptionnaire a un droit de gage sur le navire et sur le fret ; il est même l'un des créanciers privilégiés, aux termes de l'article 191, C. com., pour les avaries et manquants, mais ce droit, c'est à lui qu'il appartient de l'exercer en saisissant soit le navire, soit le fret, pour garantir sa créance. S'il intervenait entre lui et le consignataire du navire une convention aux termes

de laquelle le consignataire, afin d'éviter la saisie du navire, se porterait personnellement garant envers le réceptionnaire du montant des avaries et manquants, l'action contre le consignataire se trouverait ainsi justifiée, mais en l'absence de toute convention, alors que le réceptionnaire n'a pris aucune initiative, qu'il n'a agi ni contre le navire, ni contre le consignataire, comment supposer une convention tacite, par laquelle le consignataire se porterait bénévolement garant envers un réceptionnaire qui, pour le moment, ne lui réclame rien ?

C'est à tort, en effet, que l'on dit que le consignataire laisse partir le navire ; c'est le réceptionnaire qui laisse partir le navire sans prendre contre lui les précautions nécessaires. A quel titre le consignataire retiendrait-il le navire dans le port, lorsque le débarquement est terminé ? Il n'est pas créancier, c'est le réceptionnaire seul qui, en vertu de sa créance éventuelle pour manquants et avaries, a le droit soit de retenir le navire, soit de demander caution au consignataire

Baser, d'autre part, la responsabilité du consignataire sur le fait qu'il est mandataire de l'armateur et sur ce qu'il fait la livraison de la cargaison à la place du capitaine, n'est pas non plus une justification juridique.

La responsabilité qui pèse sur le capitaine et l'armateur est d'ordre contractuel ; elle a son fondement dans les articles 222 et 230 du Code de commerce, pour le capitaine, 216 du même Code, pour l'armateur ; ils sont responsables en tant que transporteurs.

Or, il est certain que le consignataire du navire ne peut pas être responsable à ce titre, puisqu'il n'est pas partie ni de près ni de loin au contrat de transport.

Si, d'autre part, on le considère soit comme le mandataire du capitaine, soit comme celui de l'armateur dans la livraison des marchandises, cela ne fait pas disparaître la responsabilité contractuelle du capitaine et de l'armateur et n'a pas non plus pour effet de faire naître une responsabilité contractuelle à la charge du consignataire. Et cette responsabilité de mandataire est déterminée par les règles qui régissent le contrat de mandat, à savoir qu'il n'est responsable que des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions et que la preuve de ces fautes incombe à ceux qui prétendent engager sa responsabilité.

A y regarder de près, il est d'ailleurs inexact de dire que le consignataire fait la livraison des marchandises. A quoi se borne son rôle ? A échanger le connaissement accompli que lui remet le réceptionnaire contre le bon à délivrer qui va permettre à ce dernier de se faire livrer les marchandises, non pas par le consignataire du navire, qui ne les a pas, mais par l'acconier, qui les a. Cet acte, si simple et si réduit, le consignataire le fait aussi bien lorsque le navire est dans le port que lorsque le navire est parti. Tant que le capitaine est sur place, ce n'est pas à lui que le réceptionnaire s'adresse pour faire l'échange de son connaissement contre le bon à délivrer ; c'est un employé du consignataire qui opère cet échange et, lorsque le navire est parti, on continue à procéder de même. Mais celui qui a la possession des marchandises à partir du moment où elles sont sorties des flancs du navire, ce n'est pas le consignataire, c'est l'acconier. C'est lui à qui il incombe de veiller à ce que ne se produisent pas de vols sur le quai, et à ce que les marchandises ne soient pas avariées par la pluie ou les intempéries ; c'est lui, ou plutôt ses employés, qui reçoivent du réceptionnaire ou de son portefaix le bon à délivrer et opèrent effectivement la livraison de la marchandise.

Or, et nous touchons au centre de la question, de qui cet acconier est-il le mandataire ?

Certainement pas du consignataire. Nous allons plus loin et nous disons, même pas du capitaine et de l'armateur. Il est le mandataire du réceptionnaire des marchandises.

En effet, presque tous les connaissements modernes contiennent la clause d'après laquelle, si le réceptionnaire ne se présente pas pour prendre livraison de ses marchandises dans les 24 heures de l'arrivée du navire en douane, le capitaine a le droit de les mettre à terre, sur chalands ou en magasins, aux frais et risques du réceptionnaire.

Pour les lignes de navigation régulière, les connaissements stipulent même souvent que dès l'arrivée du navire, le capitaine peut remettre les marchandises à un acconier de son choix qui les recevra pour compte et aux frais et risques du réceptionnaire.

En fait, les réceptionnaires ne se présentent jamais pour recevoir leurs marchandises sous palan et celles-ci sont mises à quai par les entrepreneurs de débarquement, qui en

font ensuite la mise en magasin, le triage, la garde, la livraison, etc.

Les hommes de l'entreprise de débarquement qui travaillent à bord et qui font le désarrimage, la prise en cale, la manœuvre des treuils, etc., sont les préposés de l'armateur ; jusqu'au moment où la marchandise est descendue le long du bord, à portée de l'équipe qui est sur le quai, elle est manipulée par les préposés de l'armateur (voir à cet égard le jugement du Tribunal de commerce de Marseille du *Good Hope*, du 4 juin 1918, ce Rec., XXXI, p. 269, et l'arrêt de la Cour de l'Amirauté du 17 mai 1920, du *Turid*, ce Rec., XXXIII, p. 132, et la note sous cette dernière décision). Mais les hommes qui, à quai, reçoivent la marchandise, qui la mettent en magasin et en assurent ensuite la garde, sont les préposés du réceptionnaire.

L'acconier agit ici en une double qualité, préposé à la fois de l'armateur et du réceptionnaire.

En tant qu'il envoie à bord l'équipe qui amène la marchandise du fond de la cale jusqu'à un mètre du quai, il est le préposé de l'armateur ; en tant que patron de l'équipe qui fait la réception à quai, la mise en magasins, etc., il est le préposé du réceptionnaire.

Cette dernière qualité résulte de la clause du connaissement d'après laquelle le capitaine, en l'absence du réceptionnaire qui ne vient pas recevoir sous palan, choisit l'acconier pour le compte du réceptionnaire. Elle résulte aussi du fait qu'alors que les frais de désarrimage et de prise en cale sont payés par le navire, tous les frais à quai sont payés par le réceptionnaire et ce paiement est fait par lui non pas à l'armateur, sous forme de remboursement, mais directement à l'acconier, au moment où celui-ci lui livre la marchandise à quai.

L'acconier qui fait la livraison de la marchandise n'est donc pas le préposé de l'armateur ou du capitaine, mais celui du réceptionnaire ; même si l'on n'admet pas cette manière de voir, on doit reconnaître, alors, que l'acconier est le préposé de l'armateur et du capitaine, puisque ce dernier remet la marchandise à l'acconier et le charge du dernier acte du contrat de transport, savoir la livraison au réceptionnaire ; mais on ne peut soutenir un instant que l'acconier soit le mandataire du consignataire du navire ; celui-ci, qui n'est pas partie au contrat de transport,

qui n'a aucune obligation de livrer des marchandises à un réceptionnaire, n'a pas à se substituer un acconier pour effectuer cette livraison.

Le fait, d'ailleurs, que le Tribunal du Havre admet la pleine responsabilité du consignataire de navires sur l'ensemble de ses biens personnels montre bien à la fois la fragilité juridique et les dangers pratiques de cette théorie.

En effet, l'armateur, responsable des manquants ou avaries, peut limiter sa responsabilité par l'abandon du navire et du fret. Il n'est jamais tenu sur l'ensemble de ses biens terrestres, en dehors du cas de faute personnelle de sa part, cause des avaries et manquants.

Mais le consignataire va être tenu *ad infinitum*. S'il s'agit d'une cargaison de grande valeur, il peut se trouver ruiné du coup. Dira-t-on qu'il peut exercer la faculté d'abandon ? Comment peut-il abandonner quelque chose qui ne lui appartient pas ? Voici un navire étranger, dont le fret a été intégralement payé au port de charge et qui a quitté le port du Havre, après y avoir débarqué sa cargaison. Comment, au point de vue pratique, le consignataire pourra-t-il faire abandon de ce fret et de ce navire ?

Comment, d'ailleurs, au point de vue juridique, peut-il exercer cette faculté, alors qu'il n'est propriétaire ni de l'un ni de l'autre ?

Enfin, puisqu'on invoque, à l'appui de cette théorie du Havre, les considérations d'ordre pratique, voyons comment les choses se passent en fait.

Le navire arrive. Il débarque toute sa cargaison. Cela va prendre un certain temps. Les réceptionnaires ne s'en préoccupent nullement. La marchandise est à quai ; elle y reste une ou deux semaines, parfois un ou deux mois. Ni le capitaine ni le consignataire du navire n'ont le moyen d'obliger le réceptionnaire des marchandises à se présenter sous palan pour constater les manquants ou avaries ou, tout au moins, à venir rapidement procéder, sur quai, à la reconnaissance de ces marchandises. Et lorsque ce réceptionnaire, un mois après le départ du navire, se décide enfin à présenter son connaissement au consignataire et à prendre son bon à délivrer, lorsqu'il va reconnaître sa marchandise à quai et trouve des manquants, on estime équitable de rendre le consignataire personnellement responsable de ces

manquants sous prétexte qu'il a laissé partir le navire qui constituait le gage du réceptionnaire.

La seule sauvegarde du capitaine et de l'armateur contre cette inaction du réceptionnaire, qui laisse ses marchandises à quai et les expose ainsi à tous les risques de vols et d'avaries, c'est précisément la clause dont nous parlions plus haut et aux termes de laquelle ces marchandises restent ainsi à quai pour compte, aux frais et aux risques du réceptionnaire.

Mais admettre, d'une part, que, si longtemps que le réceptionnaire veuille bien transformer le quai en son magasin, le navire restera responsable des marchandises, et, d'autre part, que le consignataire, qui ne participe en rien aux bénéfices du transport et encaisse seulement sa petite commission de consignation, sera responsable non seulement des manquants et avaries qui se seront produits pendant ce séjour sur le quai, mais aussi de tous ceux qui ont pu se produire au cours du transport, et, par exemple, des avaries dues à un vice d'arrimage, c'est aboutir à une solution qui, à notre avis, ne peut pas plus se justifier par les considérations pratiques que par les arguments juridiques.

Ajoutons que la Cour de cassation de Turin vient d'admettre la responsabilité du consignataire du navire dans un arrêt du 18 février 1921, rapporté dans la Revue *Il Diritto Commerciale*, Vol. XL (Volume XIII, 2e série), p. 142, et sous lequel on trouvera une note très intéressante du professeur Agostino Ramella.

L. D.

COUR D'APPEL D'AIX

25 mai 1921

Connaissement. Clause de négligence. Vol. — Capitaine. Surveillance incomplète. Clause d'irresponsabilité.

Navire : « Vénus ».

I. — *En l'état de la clause du connaissement exonérant l'armateur des fautes ou négligences quelconques du capi-*

taine et des gens de l'équipage, et prévoyant même expressément les vols à bord ou à terre, cet armateur n'a pas à répondre des manquants résultant de soustractions commises sur quai d'embarquement ou en cours de route. Sa responsabilité ne saurait être retenue qu'au cas de dol ou de faute lourde de sa part, et l'on ne saurait considérer comme une telle faute le choix défectueux de l'équipage, dont le vol serait la conséquence.

II. — *Pour rendre inopérante la clause du connaissement qui exonère le capitaine de toute responsabilité, il ne suffit pas au destinataire de prouver que le manquant litigieux résulte d'un vol. Cette circonstance n'établit pas la faute personnelle lourde du capitaine, lequel ne peut, en fait, exercer sur tous les points qu'une surveillance incomplète.*

Société des Affréteurs Réunis c. Successeurs de Casanova.

Le Tribunal de commerce de Marseille avait rendu, le 9 novembre 1920, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que les successeurs de Casanova, réceptionnaires de cinquante-deux fûts alcool chargés à Alger, le 24 août 1919, à bord du vapeur *Vénus*, capitaine Théry, ont provoqué une expertise régulière au débarquement de la marchandise à Bordeaux ; qu'il résulte du rapport d'expertise que des manquants provenant de vols, de coulage ou d'incendie existaient sur huit fûts et que trois de ces fûts, percés de trous de foret, accusaient un manquant que l'expert a attribué à des vols, à concurrence de quatre cent six kilogs ; qu'à la suite de ces constatations, les Successeurs de Casanova ont assigné le capitaine Théry et la Société des Affréteurs Réunis en règlement de dommages à fixer par état ;

Attendu que le capitaine ni les armateurs n'ont à répondre soit du coulage, soit de l'incendie survenu à bord pour une cause ignorée ; que, pour repousser le chef de demande afférent au vol constaté sur trois fûts, ils invoquent l'ar-

ticle 15 du connaissement, aux termes duquel « ils ne sont pas responsables ..... des vols ou larcins à bord, sur cha- « lands ou à terre » ;

Attendu que la jurisprudence est fixée en ce sens que les clauses d'exonération des connaissements telles que celle ci-dessus ont seulement pour effet de déplacer le fardeau de la preuve, c'est-à-dire d'imposer au propriétaire des marchandises, chargeur ou destinataire, l'obligation d'établir qu'une faute a été commise qui serait cause de dommages subis en cours de voyage ou pendant que la marchandise était sous la garde du transporteur ;

Attendu que la faute se trouve ici nettement établie, les fûts sur lesquels l'expert a relevé les trous de foret ayant été reçus à bord sans réserves et par conséquent en bon état de conditionnement ;

Attendu, il est vrai, que la Société défenderesse, pour ce qui la concerne spécialement, se prévaut de l'article 15 déjà cité, lequel stipule *in fine* que « la Compagnie ne répond pas des barateries, vices d'arrimage, vols, fautes ou « négligences quelconques du capitaine, du pilote, des « hommes d'équipage .... ou de toutes autres personnes « sous les ordres du capitaine, ou de toutes personnes au « service de la Compagnie, ou employées par elle à quelque « titre que ce soit » ;

Attendu que, si la validité de la clause d'exonération dite « negligence-clause » a été proclamée par de nombreuses décisions de justice dans le cas de simples négligences et même de fautes plus graves, mais non délictueuses, imputables au capitaine ou à tous autres préposés de l'armateur, il a été déjà jugé autrement lorsque, comme en l'espèce, on se trouve en présence d'un délit caractérisé, tel que le vol ; qu'un devoir impérieux s'impose à l'armateur, comme à tout patron d'entreprise, qui est de s'entourer des garanties désirables avant de prendre à son service des gens à qui il sera forcé de faire confiance; qu'en ne laissant au chargeur ou au destinataire de marchandises volées qu'un recours le plus souvent illusoire contre le capitaine ou contre des employés subalternes préposés à la surveillance sur quai, on aboutirait à ce résultat immoral de reconnaître à l'armateur le droit de se désintéresser du sort des marchandises qui lui sont confiées, de ne plus se préoccuper des antécédents du personnel qu'il recrute et, pour

mieux dire, de faillir à un devoir dont il ne lui est pas permis de se dégager ; que semblable chose doit d'autant moins être tolérée qu'il est avéré que les vols maritimes ont tendance à devenir plus fréquents et qu'il importe en conséquence que les propriétaires de navires ne soient pas exonérés des conséquences de la faute personnelle qu'ils commettraient en ne portant pas attention au recrutement de leurs préposés ;

Par ces motifs,

Condamne le capitaine Théry, commandant le vapeur *Vénus*, et la Société des Affréteurs Réunis, conjointement et solidairement, à payer aux Successeurs de Casanova le montant des dommages résultant pour eux du vol constaté sur trois fûts de quatre cent six kilogs d'alcool ; avec intérêts de droit ;

Nomme Me Pelen arbitre rapporteur avec mandat de fixer par état le montant desdits dommages ; condamne les défendeurs, toujours conjointement et solidairement, aux dépens, y compris les frais d'arbitrage ;

Déboute les Successeurs de Cazanova du surplus de leur demande et les condamne aux dépens de ce déboutement. »

Du 9 novembre 1920. — Prés. : M. Dufour.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que les Successeurs de Casanova, réceptionnaires à Bordeaux, par vapeur *Vénus*, de la Compagnie des Affréteurs Réunis, en provenance d'Alger, d'un lot de 52 fûts d'alcool, ont assigné cette dernière et le capitaine du vapeur transporteur en paiement de la valeur à fixer par état d'un manquant sur la contenance de 3 des fûts transportés, s'élevant au total à 931 kilogs d'alcool ; que l'expertise régulière provoquée à Bordeaux par les réceptionnaires a révélé que des manquants provenant de vol, de coulage ou d'incendie existaient sur 8 fûts et que 3 de ces fûts, percés de trous de foret, accusaient un manquant que l'expert a attribué à des vols à concurrence de 406 kilogs ;

Attendu qu'aucun appel incident n'ayant été émis par l'intimé de la partie du jugement entrepris qui a rejeté sa demande du chef des manquants résultant de coulage, de l'incendie ou de toute autre cause ignorée, ni le capitaine,

ni l'armateur ne peuvent en être tenus responsables ; la responsabilité à déterminer se trouve limitée devant la Cour au manquant de 406 kilogs d'alcool attribué par l'expert à des vols ;

Attendu que la réalité des manquants n'est pas contestée ; que, d'autre part, si les circonstances de temps et de lieu de la soustraction, ainsi que ses auteurs, sont demeurés inconnus, il résulte, néanmoins, à l'évidence des constatations de l'expert, devant l'existence des trous de foret sur les fûts avant leur déchargement du navire, que cette soustraction n'a pu se produire qu'en cours de route ou sur les quais d'Alger, avant le chargement des fûts et après leur prise en charge par le capitaine, l'absence de toute réserve sur le connaissement les faisant présumer en bon état ;

Attendu que le principe de la responsabilité du capitaine et de la Compagnie n'est donc pas contestable, mais qu'ils invoquent, l'un et l'autre, la clause de l'art. 15 du connaissement, qui les exonère de toute responsabilité, notamment en cas de vols commis à bord, sur chaland ou à terre, des fautes ou négligences quelconques du capitaine ou de toutes autres personnes au service de la Compagnie ou employées par elle à quelque titre que ce soit ;

Attendu que la validité des clauses par lesquelles l'armateur s'exonère de sa responsabilité civile des fautes du capitaine et des gens de l'équipage est aujourd'hui reconnue et avec un plein effet par la jurisprudence et la majorité des auteurs ; qu'il est également admis que de telles clauses, conçues en termes généraux, couvrent de plein droit les manquants, même ceux provenant de vols commis à bord, qu'ils soient l'œuvre de l'équipage ou des passagers, *a fortiori* lorsque, comme dans l'espèce, les vols commis soit à bord, soit à terre, sont compris taxativement dans la clause d'exonération stipulée ; que seuls échapperaient à ces conséquences la lourde faute et le dol, qui ne sont ni établis ici, ni même allégués, la faute résultant du choix défectueux de la Compagnie en ce qui concerne l'équipage ne pouvant à aucun point de vue être considérée comme telle, étant, en outre, inopérante et sans portée en ce qu'il n'est pas établi que ce serait des hommes de l'équipage qui aient commis le vol, plutôt que des passagers ou des tiers, et en raison même de ce que le choix de l'équipage n'est pas libre, limité qu'il est par la loi ;

Attendu, en ce qui a trait à la responsabilité du capitaine, qu'il est généralement admis qu'une telle stipulation n'a pas un effet absolu et n'affranchit le capitaine que de la présomption légale de sa faute, en mettant la preuve à la charge du destinataire et des chargeurs ; que, dans l'espèce, la preuve de sa faute personnelle lourde n'est ni rapportée, ni même alléguée ; qu'un défaut de surveillance de sa part, pour prévenir les vols des marchandises qui lui sont confiées, ne saurait revêtir ce caractère, en raison de la multiplicité de ses fonctions, qui ne lui permettent, par leur nature même, qu'une surveillance sur tous les points à la fois incomplète et insuffisante ;

Par ces motifs ,

Réforme le jugement entrepris, et faisant droit à l'appel, dit et juge que ni la responsabilité de la Compagnie appelante, ni celle du capitaine commandant le vapeur *Vénus* n'est engagée ; les décharge, en conséquence, des condamnations prononcées contre eux ;

Déboute les Successeurs de Casanova de toutes leurs fins et conclusions et les condamne aux entiers dépens ;

Ordonne la restitution de l'amende. »

Du 25 mai 1921. - Prés. : M. Dumas ; M. de Montvallon, av. gén. (concl. conf.) ; plaid. : Mes Léopold Dor, du barreau de Marseille (pour la Société des Affréteurs Réunis) et Fassin (pour les Successeurs de Casanova), avocats.

Observations. — I. — *a*) Le jugement admet que la clause par laquelle l'armateur s'exonère des vols ou larcins à bord, sur chalands ou à terre, n'a pour effet que de renverser le fardeau de la preuve et il a déduit la faute du transporteur du fait même du vol. Cette interprétation est contraire à l'arrêt de la Cour de cassation du 9 novembre 1915 (ce Rec., XXX, p. 458), dans l'affaire du *Saint-Brieuc*, cassant un jugement du Tribunal de commerce du Havre, du 13 février 1912, qui avait admis la responsabilité de l'armateur pour vol « en déduisant la faute de l'événe- « ment lui-même. » Un jugement du Tribunal de commerce de Marseille, du 16 avril 1919 (*Sommaires de Marseille*, 1919, p. 91, n° 400), avait admis l'exonération de l'armateur dans un cas où la clause du connaissement exonérait l'armateur du vol à moins que celui-ci n'ait été commis par les gens de l'équipage ; le Tribunal avait décidé

que c'était au réceptionnaire à faire la preuve que le vol avait été commis par l'équipage et que, faute de cette preuve, l'armateur se trouvait exonéré.

La Cour ayant réformé le jugement recueilli sur l'interprétation de la clause d'exonération des fautes du capitaine et de l'équipage, n'a pas eu à se prononcer spécialement sur la portée de la clause par laquelle l'armateur s'exonère des vols ou larcins à bord, sur chalands ou à terre.

b) Le Tribunal, tout en proclamant la validité de la clause de négligence, tente d'en limiter les effets aux fautes non délictueuses et d'exclure le cas de vol. Le seul motif juridique donné à l'appui de cette thèse est la faute personnelle que commettrait l'armateur en choisissant un équipage parmi lequel se trouveraient des voleurs. Les autres motifs qui viennent renforcer celui-là sont d'ordre économique et moral mais non juridique.

Dans le même ordre d'idées que ces derniers motifs, on peut citer le jugement du Tribunal de commerce de Bordeaux du 7 janvier 1921, dans l'affaire du *Pena Cabarga*, longue dissertation et même véritable réquisitoire contre les clauses des connaissements, qui vient d'être réformé par arrêt de la Cour de Bordeaux du 12 décembre 1921 (1).

La Cour d'Aix affirme, d'abord, le principe conforme à la jurisprudence que la clause de négligence couvre de plein droit les manquants, même ceux provenant de vols commis à bord, qu'ils soient l'œuvre de l'équipage ou de passagers ; elle fait remarquer qu'il en est d'autant plus ainsi lorsque les vols sont taxativement compris dans la clause. L'arrêt qui a fixé la jurisprudence en cette matière est celui de la *Normandie* (Cassation, 25 octobre 1899, ce Rec., XV, p. 293). Dans le même sens, arrêt de la Cour de Rouen, du 24 décembre 1918, dans l'affaire du *Themistoclis*, (ce Rec., XXXI, p. 493) réformant un jugement du Tribunal de commerce de Rouen, du 28 décembre 1917 (*Rec. Havre*, 1918-19. 1. 86) Voir aussi Marseille, 29 décembre 1920, ce Rec., XXXIII, p. 93, et la note III.

Après avoir ainsi affirmé le principe, l'arrêt résume en un considérant unique, aussi précis que concis, les trois arguments par lesquels il écarte le motif juridique invoqué par

(1) Nous publierons ces deux décisions dans la prochaine livraison de la *Revue*.

le Tribunal : Tout d'abord, le choix défectueux de l'équipage ne peut pas être assimilé à la faute lourde ou au dol. Secondement, il n'est nullement établi que ce seraient les hommes de l'équipage qui aient commis le vol plutôt que des passagers ou des tiers ; nous touchons là au point le plus faible du jugement ; en effet, du fait seul que des manquants par faussets sont constatés à l'arrivée sur des fûts de vin, il ne s'ensuit nullement que ce sont les gens de l'équipage qui ont commis le vol ; ce peut être des passagers, ce peut être des ouvriers de l'entreprise de débarquement qui vont opérer le désarrimage dans les cales ; les vols peuvent même avoir été commis à quai, avant l'embarquement proprement dit, postérieurement à la prise en charge des marchandises par le capitaine. Admettre, sans aucune preuve à l'appui, que c'est l'équipage qui a commis des vols, faire remonter la responsabilité à l'armateur, par le moyen de la faute dans le choix de l'équipage, c'est prendre une simple hypothèse comme base d'un argument juridique.

Enfin, la Cour fait remarquer que le choix de l'équipage n'est pas libre, limité qu'il est par la loi. L'armateur français est, en effet, obligé de prendre le capitaine, la totalité des officiers et les trois quarts des membres de l'équipage parmi les citoyens français, sans avoir la liberté de choix qu'ont les armateurs anglais ; il doit choisir le capitaine et l'équipage parmi ceux auxquels l'Etat a délivré certains brevets ; pour l'équipage, le privilège des inscrits maritimes vient s'opposer à ce que son choix s'exerce librement.

Ajoutons que si le choix de l'armateur est limité, en droit, par la loi, il l'est encore, en fait, par les syndicats fort puissants auxquels appartiennent les gens de mer. Supposons que l'armateur du *Vénus*, après avoir constaté que des fûts avaient été livrés avec faussets, ait débarqué d'autorité le capitaine et tout l'équipage de ce vapeur ; n'aurait-il pas couru les plus grandes chances de voir les équipages de ses autres navires se solidariser avec celui ainsi mis à terre ? d'autant que le capitaine et l'équipage du *Vénus* auraient pu dire, à juste titre, que le dol ne se présume pas et que tant qu'aucune preuve positive n'était faite à leur encontre, on ne pouvait admettre que les vols en question avaient été commis par eux.

II. — L'arrêt recueilli pose un principe très intéressant en ce qui concerne la responsabilité du capitaine : savoir

qu'en l'état de la clause des connaissements, il faut, pour que cette responsabilité soit engagée, que le destinataire ou le chargeur prouve la faute personnelle lourde du capitaine ; l'arrêt admet que le simple défaut de surveillance ne constitue pas cette faute lourde en raison de la multiplicité des fonctions du capitaine. On comprend, en effet, que le capitaine, responsable avant tout de la conduite nautique du navire, ayant de plus à veiller à l'arrimage, aux manœuvres délicates d'entrée et de sortie des ports et chargé de nombreuses autres fonctions d'ordre administratif et commercial, ne puisse surveiller personnellement, de façon spéciale et continue, tous les fûts de vin qui se trouvent à bord de son navire.

Le point délicat réside dans les articles 222 et 230 du Code de commerce, aux termes desquels le capitaine est personnellement responsable des marchandises dont il se charge et sa responsabilité ne cesse que par la preuve du cas de force majeure. Mais c'est là une responsabilité contractuelle. L'intérêt juridique du principe admis par la Cour, c'est que l'effet de la clause du connaissement est de transformer cette responsabilité contractuelle générale du capitaine en une responsabilité quasi-délictuelle et personnelle. Il ne reste plus responsable que de ses fautes personnelles et il incombe au propriétaire des marchandises de prouver la faute personnelle du capitaine pour engager sa responsabilité.

L. D.

TRIBUNAL CIVIL DU HAVRE

15 janvier 1921

Accident. Rôle d'équipage non encore établi.
Loi du 29 décembre 1905. Compétence.

Navire : « Edouard-Jeramee ».

Au cas d'accident survenu à un inscrit maritime à bord d'un navire sur lequel il devait naviguer et au cours d'un travail en corrélation directe avec ses fonctions, la loi du 29 décembre 1905 est applicable bien que le rôle d'équipage n'existât pas encore.

En conséquence, le Tribunal civil n'est pas compétent pour connaître d'une action basée par ce marin sur les dispositions de la loi du 9 avril 1898.

LECANU c. Cie FRANÇAISE DES CABLES TÉLÉGRAPHIQUES.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que par exploit du 29 mai 1920, le sieur Lecanu a assigné la Cie française des câbles télégraphiques en paiement d'une rente annuelle et viagère de 1.518 fr. 75 en raison d'un accident à lui survenu le 12 mars 1914, alors qu'il travaillait à bord du navire *Edouard-Jéramee*, à ce moment dans les bassins des Forges et Chantiers de la Méditerranée au Havre ;

Attendu que l'action de Lecanu étant basée sur les dispositions de la loi du 9 avril 1898, la Cie des Câbles télégraphiques décline la compétence du Tribunal civil ; qu'elle allègue que Lecanu, inscrit maritime, travaillant à l'armement du navire sur lequel il devait exercer les fonctions de mécanicien en chef, se trouve, pour l'accident qui lui est survenu, sous le coup de la loi du 21 avril 1898, remplacée par la loi du 30 décembre 1905 ;

Attendu qu'aux termes de l'article 1er, paragraphe 2, de la loi des 29 et 30 décembre 1905, les inscrits maritimes font obligatoirement et exclusivement partie de la Caisse nationale de Prévoyance contre les risques et accidents de leur profession de marin ;

Attendu que, des termes de l'article 1er de ladite loi, il ressort encore qu'à l'inverse du personnel non inscrit ou agents civils qui doit être embarqué pour bénéficier de cette loi, les inscrits maritimes peuvent toujours l'invoquer à deux conditions : que l'accident se soit produit sur un navire français, et qu'il ait pour cause un risque inhérent à leur profession ou se rattachant étroitement à celle-ci ;

Attendu que la loi garantit les marins non seulement contre les risques attachés à leur dernier embarquement, mais encore contre tous ceux qui sont l'accessoire et souvent la condition indispensable de l'exercice de leur carrière nautique, et qui, bien qu'encourus même à terre ou en mer après dépôt du rôle d'équipage, se rattachent étroitement à leur industrie (rapport de M. Monis au Sénat) ;

Attendu que cette interprétation de la loi résulte de l'expression employée par le législateur lorsqu'il dit, dans son article 5 : « Les participants qui sont atteints de blessures ou de maladies ayant leur cause directe dans un accident ou un risque de leur profession survenu pendant la durée d'un embarquement sur un navire français ou s'y rattachant étroitement » ;

Attendu que ces derniers mots consacrent une innovation dont le sens et la portée sont donnés par les paroles prononcées par le rapporteur ;

Attendu qu'il n'est pas dénié que Lecanu est un inscrit maritime, que l'accident lui est survenu au cours d'un travail se rapportant étroitement à ses fonctions de mécanicien en chef à bord d'un navire sur lequel il devait naviguer ; qu'il importe peu qu'il ait été débarqué de l'*Amiral-Courbet* et qu'à ce moment le rôle d'équipage de l'*Edouard-Jèramee* n'existât pas, alors qu'inscrit maritime il faisait, au moment de son accident, un travail en corrélation directe avec ses fonctions de mécanicien-chef de la marine ;

Par ces motifs,

Se déclare incompétent et renvoie Lecanu à se pourvoir ainsi qu'il le jugera bon ;

Condamne Lecanu en tous les dépens. »

Du 15 janvier 1921. — Prés. : M. Hatta ; plaid. : Mes Coty (pour Lecanu) et de Grandmaison (pour la Cie française des câbles télégraphiques), avocats.

Observations. — Dans le même sens, sur le premier point, voyez Cassation, 8 mai 1918, ce Rec., XXXI, p. 16, qui décide que la loi du 29 décembre 1905 (*ibid.*, XXI, p. 381) est applicable aux accidents occasionnés aux marins de l'équipage par les travaux d'armement faits en vue d'un prochain appareillage, alors même que le rôle administratif ne serait pas encore entre les mains du capitaine. Rappr. Conseil d'Etat, 22 mars 1911, *ibid.*, XXIX, p. 193 ; — comp. Conseil d'Etat, 6 juillet 1906, *ibid.*, XXIV, p. 765 ; 11 décembre 1908, *Dalloz*, 1910. 3. 70 ; 12 février 1909, ce Rec., XXVII, p. 164.

La procédure concernant les demandes de pensions basées sur la loi du 29 décembre 1905 est purement administrative (v. Georges Ripert, *Droit maritime*, t. I, n°s 603 et suiv.). Mais les tribunaux de l'ordre judiciaire sont compétents pour connaître des recours prévus par l'article 11 de ladite

loi, soit contre les tiers non participants de la Caisse de Prévoyance, soit contre les participants coupables de fautes intentionnelles ou inexcusables ; voyez, sous l'empire de la législation antérieure (loi du 21 avril 1898), Cassation, 29 mai 1906, ce Rec., XXII, p. 7.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE DUNKERQUE

6 juillet 1920

Vente de navire. Preuve. Présomptions. Aveu.

Navire : « Arc-en-ciel ».

La vente d'un navire ne peut pas être prouvée par présomptions en l'absence de toute preuve par écrit.

D'autre part, cette vente ne saurait être considérée comme prouvée par l'aveu de l'acheteur lorsque celui-ci, tout en reconnaissant avoir été d'accord sur le prix, déclare qu'il avait stipulé que le navire lui serait livré en bon état et qu'il exigeait, avant tout accord définitif, un examen de la coque auquel le vendeur s'est refusé.

Place c. Cantagrel.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu qu'en réponse à la demande en résiliation de la vente du chalutier *Arc-en-ciel* et du règlement de son prix d'achat, les défendeurs soutiennent que ladite vente n'a jamais été parfaite, et concluent à ce qu'à défaut d'un acte écrit passé entre les parties, et Place ne faisant pas la preuve que les pourparlers engagés aient abouti, celui-ci soit débouté de sa demande ;

Attendu que Place soutiendrait en vain que la vente résulte des circonstances de la cause ;

Attendu que l'aveu est indivisible, et que la veuve Cantagrel et fils reconnaissent avoir été d'accord sur le prix, mais que Cantagrel fils avait stipulé que le navire devait lui être livré en bon état, et exigé avant tout accord définitif son passage sur le gril ;

Attendu qu'il ne suffisait pas que la machine et la chaudière aient été visitées ; qu'un examen de la coque s'imposait et que Place s'y est toujours refusé ; que la mise à bord d'une partie du gréement n'excluait pas toute idée de visite de la carène et ne rendait pas cette visite impossible ; qu'aucune partie de l'aveu de Cantagrel fils ne paraît donc invraisemblable et que cet aveu reste indivisible ;

Attendu d'ailleurs que l'acte écrit exigé par l'article 195 du Code de commerce n'existe pas ; que la vente ne peut être prouvée par présomptions, à défaut et en l'absence d'un acte écrit formel, de correspondance, ou de production d'un engagement quelconque ; qu'il est dès lors superflu d'examiner si le contrat eût eu une valeur vis-à-vis de la Société défenderesse ;

Par ces motifs,

Déclare mal fondée la demande introduite par Charles Place, l'en déboute, et le condamne aux dépens. »

Du 6 juillet 1920. — Prés. : M. Morel ; plaid. : Mes Hovelt (pour Place) et Crouwès, du barreau de Boulogne-sur-Mer (pour Cantagrel), avocats.

Observations. — L'article 195 du Code de commerce décide que « la vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit ». Malgré le caractère impératif de ce texte et le sens très net qu'il a, la jurisprudence paraît fort indécise sur son interprétation.

La Cour de cassation, par un arrêt du 26 mai 1852 (*Dalloz*, 1852. 1. 178), a pourtant donné une décision de principe en déclarant que la vente du navire exige la rédaction d'un acte authentique ou sous seing privé, et en repoussant la preuve tirée de la correspondance des parties ou des livres de commerce. Mais les Cours d'appel n'ont pas suivi la Cour suprême. Dans deux arrêts postérieurs à celui de la Cour de cassation, la preuve tirée de la correspondance des parties a été retenue par les juges pour établir l'existence du contrat de vente (Bordeaux, 23 avril 1872, *Dalloz*, 1873. 2. 37 ; *Sirey*, 1872. 2. 185 ; Caen, 12 mars 1890, ce Rec., t. VI, p. 407).

Il nous paraît y avoir dans cette jurisprudence une double méprise.

La première porte sur le *fait à prouver*. Quand deux personnes conviennent de vendre et d'acheter un navire, cette

promesse synallagmatique est parfaitement valable, en vertu du grand principe de la liberté des conventions. Elle est valable encore qu'un écrit n'ait pas été rédigé et comme on est en matière commerciale, elle peut être établie par tous les moyens de preuve. Mais cette promesse de vente ne vaut pas vente, contrairement à la règle de l'article 1589 du Code civil, puisque l'article 195 du Code de commerce exige pour la vente une formalité particulière. Les tribunaux confondent le plus souvent la preuve de cette promesse de vente qui, au cas d'inexécution, se résoudra en dommages-intérêts, et la preuve de la vente translative de propriété.

La deuxième méprise porte sur la *valeur juridique de la formalité* prévue par l'article 195 du Code de commerce. Si on voit dans l'exigence d'un écrit une simple règle de preuve, on est tenté d'admettre assez facilement que l'écrit peut être suppléé, tout au moins par l'aveu et le serment (en ce sens, Lyon-Caen et Renault, t. V, n° 109). Nous croyons au contraire que l'écrit est indispensable, parce qu'il constitue le premier élément de la publicité exigée par la loi (Georges Ripert, *Droit maritime*, t. I, n° 350).

Le jugement rapporté se prononce sur une difficulté qui ne paraissait pas s'être présentée jusqu'ici : la possibilité de la preuve par l'aveu. Il repousse ce moyen de preuve en fait, en se fondant sur l'indivisibilité de l'aveu, et cette partie de la décision n'offre pas d'intérêt au point de vue du droit maritime. Mais il ajoute que la vente ne peut être prouvée que par écrit, et il écarte par là-même d'une façon générale la possibilité de la preuve par l'aveu. Toutefois, à côté de l'acte écrit formel, le jugement vise la « correspondance ou production d'un engagement quelconque ». Cette dernière expression est ambiguë. Il paraît probable, toutefois, étant donné les motifs de jugement, qu'il vise l'*engagement* dans le sens d'acte servant de preuve (*instrumentum*), et non dans le sens d'acte juridique (*negotium*). Par ce motif incident, ce jugement confirme la jurisprudence antérieure relativement à la preuve par la correspondance ; mais alors on ne comprend plus qu'il repousse l'aveu.

G. R.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN

10 décembre 1920

Abordage. Navire torpillé avant réparations. Absence de droit à indemnité.

Navires : « Marne » et « Borgny ».

Le navire responsable d'un abordage ne doit aucune indemnité au navire abordé, pour avaries et chômage pendant les réparations, alors, d'une part, que le navire abordé a continué à naviguer et a été coulé par torpillage avant que les réparations aient été faites, et, d'autre part, qu'il n'est pas établi que l'état d'avaries résultant de l'abordage ait entraîné une réduction de l'indemnité d'assurance.

Cap. Ezanno c. cap. Hansen.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le capitaine Ezanno réclame au capitaine Hansen, à propos de l'abordage survenu entre leurs vapeurs *Marne* et *Borgny* à la date du 11 août 1917 :

1° la somme de 5.142 francs, montant des avaries évaluées par l'expert ;

2° celle de 7.996 francs 45, pour surestaries résultant du chômage pendant la durée des réparations ;

3° la mise de tous les dépens à la charge du défendeur ;

Attendu que le capitaine Hansen accepte la responsabilité de l'abordage, mais qu'il méconnaît devoir une indemnité quelconque au capitaine Ezanno, en objectant, pour motiver son refus, que le capitaine n'a pas fait les réparations dont il réclame actuellement le montant, que le steamer *Marne* a continué à naviguer sans perdre de temps et que finalement ce navire fut torpillé un peu plus tard et coulé étant toujours dans l'état d'avarie résultant de l'abordage sus-daté ;

Attendu que le capitaine Hansen fait ressortir enfin que le demandeur poursuit le règlement de l'avarie et des sures-

taries sans indiquer s'il avait contracté une assurance antérieure et que le sinistre du 11 août 1917 aurait fait réduire l'indemnité qu'il pouvait avoir à toucher de ses assureurs ;

Attendu qu'il est justifié par les débats que le vapeur *Marne* n'a pas été immobilisé, ni réparé jusqu'au moment du torpillage ; que le capitaine Ezanno n'établit, en aucune façon, que ses assureurs, si toutefois il était assuré, lui ont fait subir sur la valeur antérieure de son navire une réduction d'indemnité basée sur les avaries dont s'agit ; que vraisemblablement, dans le cas d'une assurance, le demandeur a dû toucher le montant intégral de la valeur assurée du vapeur *Marne ;*

Attendu que pour être fondé dans sa réclamation et voir admettre celle qu'il fait au capitaine Hansen, le capitaine Ezanno doit prouver la perte qu'il aurait réellement subie par dépréciation de son navire, par suite d'avaries et par chômage pour réparations ; mais qu'il n'apporte pas la preuve qu'il a éprouvé un préjudice quelconque, résultant des causes ci-dessus ; qu'en conséquence, toute indemnité pour avaries ou chômage que le Tribunal allouerait au capitaine Ezanno ne serait pas justifiée et que c'est à bon droit que celle-ci doit lui être refusée ;

Attendu qu'il échet dès lors de débouter le capitaine Ezanno de sa demande tant pour les avaries que pour les surestaries de chômage ;

Sur les dépens :

Attendu que le capitaine Hansen fait offre des dépens jusqu'à ce jour, mais qu'il n'accepte pas de supporter les frais du jugement à intervenir, en faisant valoir que ces derniers frais sont la conséquence des réclamations mal fondées du capitaine Ezanno, qui a introduit à tort la présente instance ;

Attendu que les faits de la cause justifient cette attitude du défendeur ;

Attendu que ses offres sont dès lors suffisantes, en ce qui concerne les frais qu'il reconnaît devoir, et qu'il y a lieu de mettre à la charge du capitaine Ezanno les dépens du présent jugement ;

Par ces motifs,

Donne acte au capitaine Hansen de ses offres de supporter les frais judiciaires jusqu'à ce jour ; déclare ces offres suffisantes, en ordonne la réalisation ;

Vu les circonstances de la cause, déboute le capitaine Ezanno du surplus de ses demandes, fins et conclusions comme mal fondées ;

Et, pour les causes sus-énoncées, le condamne aux dépens du présent jugement. »

Du 10 décembre 1920. — Prés. : M. Foure ; plaid. : Mes Montier (pour le cap. Ezanno) et Morin (pour le cap. Hansen), avocats-agréés (1).

Observations. — A quel moment faut-il se placer pour déterminer l'existence ou l'étendue du préjudice causé par la faute d'un tiers ? Le Tribunal de commerce de Rouen estime que ce préjudice doit être apprécié au moment où la demande en justice est formée. Il décide, en effet, que l'armateur dont le navire a subi des avaries dans un abordage dû à la faute d'un autre navire n'a pas droit à indemnité, lorsque son navire a péri postérieurement sans qu'aucune réparation ait été faite. La perte du navire fait disparaître l'avarie et par suite le droit à réparation.

Déjà antérieurement, un arrêt de la Cour d'appel d'Aix du 23 janvier 1873 (*Dalloz*, 1873. 1. 427) a décidé que les dépenses payées avec des fonds empruntés à la grosse ne peuvent pas être comptées comme avaries, si la perte ultérieure du navire a dispensé l'emprunteur de rembourser le prêt. Cet arrêt a statué sur la réclamation du prêteur à la grosse qui prétendait se faire rembourser le prêt par l'armateur responsable de l'abordage ; mais il donne cette formule très nette « qu'il s'agit au procès de la réparation du préjudice et que cette réparation doit être limitée au préjudice réellement souffert ». L'annotateur du *Dalloz* fait remarquer que cette décision est contestable : « on pouvait dire qu'on ne doit au capitaine que la somme dépensée pour ses réparations, et qu'on la lui doit toujours ».

Il est en effet assez étonnant de faire dépendre l'attribution de l'indemnité d'un événement postérieur au dommage subi. L'armateur est évidemment libre de ne pas faire réparer son navire et de toucher l'indemnité. Comment admettre que les droits des parties fixés par l'avarie soient ultérieurement modifiés par un cas fortuit ?

Le jugement rapporté repousse l'action et se basant sur

(1) Communication de Me Montier, avocat-agréé à Rouen.

le défaut d'intérêt, l'armateur ne justifiant pas que ses assureurs lui aient fait subir une réduction de l'indemnité d'assurance à raison de l'avarie antérieure à la perte. Mais, en admettant même le règlement intégral par les assureurs, il y aurait eu réparation du dommage par un tiers et l'auteur ne saurait se prévaloir de cette réparation pour échapper à sa responsabilité.

Pratiquement, la solution adoptée a des inconvénients certains. Elle oblige en effet la victime de l'abordage à faire le plus rapidement possible les réparations au lieu de continuer le voyage, et peut-être les réparations seront-elles plus onéreuses ou moins faciles au port de refuge.

Il faut donc faire des réserves sur la jurisprudence inaugurée par le Tribunal de Rouen. La décision, justifiée en ce qui concerne l'indemnité pour chômage, puisque le navire n'avait pas été immobilisé, nous paraît très critiquable quant à l'indemnité de détérioration.

G. R.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

17 janvier 1921

Navigabilité. Cote du Veritas et visites officielles. Rupture injustifiée de l'affrètement.

Navire : « Comafran-I ».

Lorsqu'un navire est inscrit en première cote du Veritas et qu'il répond à toutes les prescriptions de la loi du 17 avril 1907, il existe en sa faveur une présomption de bon état de navigabilité.

En conséquence, si le chargeur a retiré ses marchandises, sous prétexte que le navire n'était pas à même d'affronter les risques du voyage, il lui incombe de détruire cette présomption par une preuve contraire positive et indiscutable, laquelle ne résulte pas nécessairement de ce que des experts arbitres ont conclu à l'innavigabilité.

Faute de faire cette preuve, le chargeur doit être condamné à payer, à l'affréteur avec lequel il a traité, le fret convenu et les frais de déchargement et autres occasionnés

par l'inaccomplissement du voyage ; il doit en outre rembourser à l'affréteur le montant des dommages-intérêts dont celui-ci est tenu envers l'armateur pour préjudice résultant de la rupture du contrat de transport et de saisie du navire.

ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES DE L'UNION C. CAP. ALLIE, SIMON SMITS ET Cie ; Cie DES « ABEILLES », INTERVENANTE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que par exploit en date du 22 décembre 1919, la Société des Entrepôts Frigorifiques de l'Union, dont le siège est au Havre, 5, rue de Mulhouse, a fait assigner le capitaine Allie, commandant le vapeur français le *Comafran-I*, d'une part, et MM. Simon Smits & Cie, d'autre part, en résiliation du contrat de transport du Havre à Rotterdam qu'elle avait passé avec MM. Simon Smits & Cie, relatif à un chargement d'environ 240 tonnes salaisons d'une valeur approximative de 1.500.000 francs, et ce, à raison de l'innavigabilité du steamer *Comafran-I* ;

Attendu que, par jugement en date du 22 décembre 1919, le Tribunal, en donnant acte à Simon Smits & Cie du dépôt de ses conclusions et au capitaine Allie de ses protestations, a, statuant au provisoire et avant faire droit, tous moyens tenant état, nommé MM. Bernier, Louis et Thireau experts avec mission de voir et visiter le steamer *Comafran-I*, actuellement dans le port du Havre, décrire son état, rechercher et dire si, antérieurement aux avaries subies au cours de sa sortie du port, le navire ne se trouvait pas en état de pouvoir avec sécurité affronter les risques de navigation du Havre à Rotterdam, rechercher et dire en l'examinant en second lieu, en son état d'avarie actuellement et par suite de cette avarie et de son état même une fois réparé, s'il est en droit de pouvoir affronter avec sécurité les risques de cette navigation ; que, par ce même jugement, le Tribunal nommait en outre les mêmes experts arbitres avec la mission ordinaire à l'effet de s'entourer de tous renseignements utiles, notamment en ce qui concernait les incidents de navigation antérieurs du *Comafran-I* ; qu'il résultait de cette double mission que les experts et arbitres devaient uniquement faire porter leur instruction sur les faits

antérieurs au 18 décembre 1919, date des avaries du *Comafran-I* ;

Attendu que les experts et arbitres ont déposé leur rapport et concluent à l'innavigabilité du steamer *Comafran-I* ;

Attendu que la Société des Entrepôts Frigorifiques de l'Union conclut à l'entérinement des rapports d'expertise et d'arbitrage et, en conséquence, qu'il plaise au Tribunal dire que le navire *Comafran-I* n'était pas en état d'entreprendre avec sécurité le voyage du Havre à Rotterdam ; que, par suite, la Société des Entrepôts Frigorifiques de l'Union était en droit de rompre le voyage et faire procéder au débarquement de sa marchandise et à son réembarquement sur un navire capable d'effectuer le transport ; qu'elle demande contre Simon Smits & Cie la condamnation au payement de la somme de fr. 3.502,95 pour réparation du préjudice subi, et ce, non compris les frais de commission et autres à établir par état et qui seront réglés ou à régler aux banquiers par la caution fournie, et ce, jusqu'à libération de la caution, à établir par état ;

Attendu que Simon Smits & Cie, sans prendre parti dans le débat qui s'agite entre la Société des Entrepôts Frigorifiques de l'Union et le capitaine Allie, concluent à ce qu'il plaise au Tribunal, au cas d'innavigabilité du *Comafran-I*, débouter l'armateur et le capitaine de leur demande reconventionnelle et les condamner solidairement à leur payer : 1° 1.900 francs pour bénéfice normal ; 2° 7.760 fr. 90 pour frais occasionnés par l'embarquement, le débarquement, et accessoires ; les condamner sous la même solidarité à les garantir de toute condamnation prononcée au profit des Entrepôts Frigorifiques de l'Union, et, pour le cas, où le Tribunal dirait le *Comafran* navigable, débouter les Entrepôts Frigorifiques de l'Union de leur demande et les condamner reconventionnellement à leur payer la somme de 22.010 fr. 85 pour fret et frais d'embarquement, ainsi que celle de 6.031 fr. 05 pour frais de débarquement et autres occasionnés par la rupture du voyage, et à les garantir de toute condamnation pouvant intervenir contre eux au profit des armateur et capitaine du *Comafran* ;

Attendu que, de son côté, le capitaine Allie demande au Tribunal de rejeter les demandes de la Société des Entrepôts Frigorifiques de l'Union et de Simon Smits & Cie et se porte

reconventionnellement demandeur contre Simon Smits & Cie en payement des sommes suivantes :

1° Fret du *Comafran-I*.....	francs	14.400
2° Pour saisie injustifiée du navire	»	19.200
3° Frais de sortie en mer.....	»	5.000
4° Dommages-intérêts	»	20.000
Au total.....	»	58.000

Attendu enfin que la Cie des Abeilles est intervenue au procès pour demander contre chacune des parties en cause, selon la décision du Tribunal, condamnation au payement de la somme de 3.236 fr. 40 pour frais de sortie en mer, lors des essais du *Comafran-I*, essais auxquels il a été procédé par les experts ;

Attendu que cette intervention de la Cie des Abeilles ne fait l'objet en la forme d'aucune contestation ; qu'il convient de statuer sur icelle ainsi que sur toutes les autres demandes des parties en cause par un seul et même jugement ;

Vu les rapports d'expertise et d'arbitrage ;

Attendu que la question qui domine tout le procès est celle de savoir si le *Comafran-I* était ou non navigable au moment où il se préparait à quitter le port du Havre, le 18 décembre 1919, emportant une cargaison de 240 tonnes salaisons à destination de Rotterdam ;

Attendu que pour résoudre cette question, il importe de rechercher ce qu'est le *Comafran-I* et ce qu'il faut entendre par l'état de navigabilité d'un navire ;

Attendu que le *Comafran-I* fut construit à Neuilly en 1918 ; que ce navire en ciment armé, muni de 2 moteurs à essence de 120 HP chacun, est descendu en mars à Rouen où il fut armé aux chantiers de Normandie ; qu'il vint ensuite au Havre par le canal de Tancarville pour compléter son armement et faire ses essais ;

Attendu qu'après avoir fait ses essais, il obtint son permis de navigation et fut inscrit en première cote au Bureau Veritas pour le grand cabotage tant pour ses moteurs que pour sa coque ;

Attendu que le Bureau Veritas est le registre de classification des navires le plus consulté du monde entier ; qu'il constitue un grand office de renseignements sur la navi-

gation maritime et donne à la classification des navires un caractère quasi-officiel ;

Attendu que le Tribunal ne peut pas ne pas tenir compte des avis et des certificats délivrés par un organisme de cette importance et de cette valeur ;

Attendu que, d'autre part, il est constant que le *Comafran-I* répondait à toutes les conditions de navigabilité exigées par la loi des 17 et 20 avril 1907 (1) sur la sécurité de la navigation ;

Attendu qu'il ne saurait être contesté en droit que lorsqu'un navire est inscrit en première cote au Bureau Veritas, il y a, en sa faveur, une présomption de bon état de navigabilité qui ne peut être détruite que par la preuve contraire positive et irréfragable ; qu'il appartient donc à ceux qui entendent contester l'état de navigabilité de rapporter la preuve positive que le navire était hors d'état de naviguer au moment où il entreprenait son voyage (Cour d'Aix, 8 juin 1898 (2) ; Tribunal de commerce du Havre, 4 juillet 1899 (3) ; que ces principes consacrés par la jurisprudence ne sont d'ailleurs que l'application de l'article 297 du Code de commerce ;

Attendu qu'il résulte de ce qui précède que, pour réussir dans leur action, les Entrepôts Frigorifiques de l'Union doivent, par une preuve positive, détruire la présomption de navigabilité dont bénéficie le *Comafran-I ;*

Attendu que les Entrepôts Frigorifiques prétendent faire cette preuve en s'appuyant sur les rapports d'expertise et d'arbitrage ;

Attendu que pour conclure à l'innavigabilité du navire, les experts et arbitres s'appuient : 1° Sur le premier voyage du *Comafran-I* en Angleterre ; 2° sur les conditions dans lesquelles les marchandises n'ont pu être assurées ; 3° sur ce que les moteurs sont insuffisants pour entreprendre le voyage du Havre à Rotterdam ;

Attendu, sur le premier point, que, le 23 juillet 1919, le *Comafran-I* partit du Havre à destination de Llannely par mer agitée, ayant beaucoup de difficultés à gouverner ; qu'il dut, par suite du mauvais temps, faire relâche à Cherbourg

(1) Ce Rec., t. XXII, p. 852.

(2) Ce Rec., t. XIV, p. 47.

(3) Ce Rec., t. XV, p. 82, confirmé par arrêt de Rouen du 14 février 1900, *ibid.*, t. XV, p. 738.

d'où il se rendit à Llannely, non sans avoir en cours de route éprouvé certaines avaries de moteurs ; que, de même, son retour de Llannely au Havre ne se fit pas sans certains incidents ; qu'il dut notamment changer de moteur à Falmouth ;

Mais, attendu qu'il n'en est pas moins vrai qu'il sut résister au mauvais temps et à la tempête et qu'il effectua son voyage de retour ;

Attendu que si, après ce premier voyage, le *Comafran-I* avait été considéré comme innavigable, le Bureau Veritas n'aurait pas manqué de suspendre sa cote et de lui faire retirer son permis de navigation ;

Attendu que, tout au contraire, après les essais faits par les experts en rade du Havre, en janvier 1920, le *Comafran* conserva sa première cote au Bureau Veritas ; qu'il suit de là incontestablement que c'est à tort que les experts et arbitres ont fait état de ce premier voyage du *Comafran-I* pour conclure à son innavigabilité ;

Attendu, en second lieu, que, pour étayer leurs conclusions, les arbitres se basent sur les conditions dans lesquelles les marchandises n'ont pas été assurées ;

Attendu que le Tribunal estime que ce point tout spécial est tout à fait étranger à l'état de navigabilité du navire ; que si la Société des Entrepôts Frigorifiques de l'Union n'a pu assurer sa marchandise avant le départ du navire, il semble qu'elle n'a qu'à s'en prendre à elle-même ; que la négligence dont elle a fait preuve en la circonstance n'incombe qu'à elle seule ; que cette question d'assurance de la marchandise, en effet, qui aurait pu être traitée avant la signature des connaissements, n'intéresse nullement l'armateur du *Comafran-I* et que les nombreux détails relatés par les arbitres dans leur rapport sont sans intérêt pour solutionner le point de savoir si le *Comafran* était ou non navigable à la date du 18 décembre 1919, les Compagnies d'assurances étant libres d'agir comme bon leur semblait ;

Attendu, en troisième lieu, que les experts estiment que les moteurs du *Comafran* étaient insuffisants pour entreprendre le voyage du Havre à Rotterdam ;

Attendu qu'au cours des essais qui ont eu lieu en rade du Havre le 17 janvier 1920, les experts n'ont constaté rien d'anormal dans la coque, rigide de construction ; qu'ils ajoutent eux-mêmes que pendant la durée du voyage, tant

à aller qu'au retour, les moteurs ont fonctionné sans à-coups mais répandant un bruit fatigant ; que, d'autre part, à son retour au bassin de la Barre, le *Comafran* a accosté à quai en faisant manœuvrer les moteurs plusieurs fois sur les marches avant et arrière dont le fonctionnement pendant les manœuvres a été normal, ainsi que les experts le relèvent eux-mêmes ;

Attendu que ces constatations matérielles se suffisent à elles-mêmes et sont de nature à établir que les moteurs étaient suffisants pour assurer le bon état de navigabilité du *Comafran*, alors surtout que les essais avaient eu lieu en plein hiver, par mer clapoteuse ;

Attendu que les conjectures auxquelles font allusion les experts constituent des probabilités qui ne peuvent retenir l'attention du Tribunal ; que, par suite, le Tribunal ne saurait suivre la voie des experts qui estiment que « leur expé- « rience de la mer leur fait un devoir de considérer que « le *Comafran* ne pouvait, tout au moins l'hiver, affronter « avec sécurité tous les risques de la navigation » ;

Attendu que le Tribunal estime qu'il n'a pas à tenir compte des constatations faites par les experts et les arbitres au cours du voyage du *Comafran* à Rotterdam ainsi que des incidents qui ont suivi ou accompagné ce voyage ; qu'il n'entrait pas dans leur mission de savoir dans quelles conditions le *Comafran* était allé du Havre à Rotterdam et des incidents de sa navigation ; qu'au surplus, il est un fait certain, c'est que, alors qu'il était en réparation à Dunkerque, le certificat de classification du *Comafran* a été visé par le Bureau Veritas où l'on lit la mention suivante : « visé pour essais « des 2 moteurs après réparation, cote confirmée » ; qu'ainsi donc, à la date du 30 janvier 1920, après avoir été soumis à la visite du Veritas, celui-ci maintenait encore une fois la première cote ; qu'il est incontestable qu'à ce moment-là le *Comafran* remplissait toutes les conditions de navigabilité voulues ;

Attendu, d'autre part, qu'il est constant et reconnu même par les experts que les avaries survenues au navire le 18 décembre 1919 sont les conséquences d'un incident ordinaire de la navigation ;

Attendu que de tout ce qui précède, il résulte que la présomption de navigabilité attachée au *Comafran* n'a pas été détruite par une preuve positive, indiscutable, de l'innavi-

gabilité de ce navire et qu'en conséquence l'action des Entrepôts Frigorifiques de l'Union est mal fondée ;

Attendu que par suite la Société des Entrepôts Frigorifiques était sans droit à faire procéder au débarquement de sa marchandise, comme elle l'a fait, pour la charger sur *Ary-Scheffer* et *Listram* ; qu'elle doit donc être condamnée à payer à Simon Smits & Cie la somme de francs 22.010,85 pour fret et frais d'embarquement et que, de même, la demande reconventionnelle du capitaine Allie contre Simon Smits & Cie doit être accueillie ;

Attendu, par suite, que c'est à bon droit que le capitaine Allie réclame la somme de francs 14.400, montant de son fret ;

Attendu que la saisie du navire par Simon Smits & Cie a causé au capitaine Allie un préjudice dont il lui est dû réparation ; qu'il convient cependant de remarquer que cette saisie a été levée quelques jours après les essais faits par les experts et qu'il est bien certain que jusqu'à cette date le *Comafran* se trouvait immobilisé dans le port du Havre ; qu'en fixant à francs 5.000 le chiffre des dommages-intérêts dus de ce chef, il serait fait bonne et équitable justice ;

Attendu que Simon Smits & Cie ont été de bonne foi, mais qu'il n'en est pas moins vrai que la Société des Entrepôts Frigorifiques, en rompant comme elle l'a fait le contrat de transport maritime, a causé au capitaine Allie un certain préjudice dont Simon Smits & Cie sont responsables en tant qu'affréteurs du *Comafran* vis-à-vis de l'armateur ; qu'en fixant à fr. 3.000 la réparation de ce préjudice, il sera également fait bonne justice ;

Attendu que le capitaine Allie réclame en outre le remboursement de la somme de francs 5.000 pour frais de sortie ;

Mais, attendu que cette somme doit être réduite à francs 3.236,40 réclamée par la Cie les Abeilles et qu'il n'y a pas lieu de prononcer condamnation de cette somme au profit du capitaine Allie pour les raisons ci-après exposées ;

Attendu, en ce qui concerne l'intervention de la Cie des Abeilles, que celle-ci a, par exploit en date du 8 novembre 1920, assigné toutes les parties en cause, le capitaine Allie, Simon Smits & Cie, les Entrepôts Frigorifiques de l'Union en payement de la somme de 3.236 fr. 40 pour assistance du *Comafran* au cours de ses essais ; que cette somme, dont

le montant n'est pas contesté, doit être payée par la Société des Entrepôts Frigorifiques de l'Union qui succombe dans le procès ;

Par ces motifs,

Joint la demande principale de la Société des Entrepôts Frigorifiques de l'Union et les demandes reconventionnelles de Simon Smits & Cie et du capitaine Allie ; déclare la Cie des Abeilles recevable en son intervention et, statuant sur le tout par un seul et même jugement,

Dit et juge que la présomption de navigabilité du *Comafran-I* n'a pas été détruite par la preuve positive du contraire ;

Dit, en conséquence, que c'est à tort et sans droit que la Société des Entrepôts Frigorifiques de l'Union a retiré sa marchandise du *Comafran-I* après ses avaries du 18 décembre ; déboute les Entrepôts Frigorifiques de l'Union de toutes les demandes, fins et conclusions tant contre Simon Smits & Cie que contre le capitaine Allie ;

Dit la demande reconventionnelle de Simon Smits & Cie contre les Entrepôts Frigorifiques de l'Union bien fondée ; condamne en conséquence les Entrepôts Frigorifiques de l'Union à payer à Simon Smits la somme de 22.010 fr. 85 pour fret et frais d'embarquement et celle de 6.031 fr. 05 pour frais de débarquement et autres occasionnés par la rupture du voyage, avec intérêts à 6 % à dater du 22 décembre 1919, date de l'assignation ;

Dit bien fondée la demande reconventionnelle du capitaine Allie contre Simon Smits & Cie ; condamne Simon Smits & Cie à lui payer le montant de son fret, soit la somme de 14.400 francs, avec intérêts à 6 % à dater du 14 mai 1920, date du dépôt du rapport des arbitres ; les condamne en outre à payer au capitaine Allie les sommes de : 1° francs 5.000 pour réparation du préjudice causé par la saisie du navire ; 2° francs 3.000 pour la réparation du préjudice causé par la rupture injustifiée du contrat de transport ;

Accorde recours et récompense à Simon Smits & Cie contre les Entrepôts Frigorifiques de l'Union pour le remboursement de cette somme totale de francs 8.000 ;

Rejette le surplus des demandes du capitaine Allie ;

Et, statuant sur l'intervention de la Cie des Abeilles, laquelle est déclarée recevable en la forme et bien fondée, con-

damne les Entrepôts Frigorifiques de l'Union à payer à la Cie des Abeilles la somme de francs 3.236,40 pour assistance du *Comafran* au cours de ses essais, aves intérêts de droit à dater du 8 novembre 1920, date de l'assignation délivrée par la Cie des Abeilles ;

Condamne la Société des Entrepôts Frigorifiques de l'Union en tous les dépens. »

Du 17 janvier 1921. — Prés. : M. Guerrand ; plaid. : Mes Bodereau (pour les Entrepôts Frigorifiques de l'Union), de Grandmaison (pour Simon Smits et Cie et la Cie des Abeilles) et G. Martin (pour le cap. Allie), avocats (1).

Observations. — Cette décision attache une force probante presque absolue à la présomption de bonne navigabilité résultant de la cote du Veritas et de l'observation de la loi du 17 avril 1907. Comparez Paris, 8 janvier 1918 (ce Rec., XXXII, p. 325), qui marque une tendance très différente ; Aix, 31 janvier 1911, ce Rec., XXVI, p. 447 ; Marseille, 8 février 1911, *ibid.*, XXVI, p. 691.

Sur cette même question, voyez notamment : Cassation, 18 octobre 1892, ce Rec., VIII, p. 277 ; Cassation, 19 juin 1912, *ibid.*, XXVIII, p. 9 ; Rouen, 4 août 1897, 14 février 1900 et 18 avril 1905, *Rec. Havre*, 1897. 2. 212, et ce Rec., XV, p. 738, et XX, p. 839 ; Aix, 8 juin 1898 et 24 octobre 1911, ce Rec., XIV, p. 47, et XXVII, p. 659 ; Nantes, 19 février 1913, *Rec. Nantes*, 1913. 1. 298 ; Poitiers, 3 juillet 1916, *ibid.*, XXXI, p. 31 ; Seine, 8 janvier 1920, *ibid.*, XXXII, p. 130 ; Cassation de Turin, 21 décembre 1904, *ibid.*, XX, p. 951 ; Trib. sup. hanséatique, 29 novembre 1920, *ibid.*, XXXIII, p. 112 ; avant-projet de Code international de l'affrètement (*commentaire* par M. L. Denisse), art. 4, *ibid.*, XXVIII, p. 122 ; — spécialement, pour la détermination du caractère du risque au cas de perte sans nouvelles pendant les hostilités, voyez Seine, 28 juin 1920, *ibid.*, XXXII, p. 585 ; Havre, 9 février et 17 avril 1916, *ibid.*, XXX, p. 308.

Réciproquement, l'absence de certificat de visite régulier doit-il faire présumer le vice propre du navire ? dans le sens de l'affirmative, voyez Seine, 28 novembre 1910, *ibid.*, XXVIII, p. 188, et la note critique.

(1) Communication de Me Francis Sauvage, avocat à Paris

Cf. Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, nos 1564 et 2438.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

23 mai 1921

Fins de non-recevoir. Art. 435, C. com. Vol sur quai. — Consignataire du navire. Clause d'irresponsabilité. Défaut de surveillance.

Navire : « Piemonte ».

I. — *La fin de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce n'est pas opposable aux actions basées sur des manquants ou des avaries postérieurs au déchargement ; notamment, cette fin de non-recevoir n'est pas opposable à la demande formée contre le consignataire du navire en paiement de marchandises volées sur quai d'arrivée.*

II. — *La clause exonérant le consignataire du navire de sa responsabilité n'a pas d'autre effet que de mettre à la charge du réceptionnaire la preuve d'une faute de ce consignataire ; cette faute est démontrée par le fait même que des marchandises ont été volées sur quai, ce qui révèle un défaut de surveillance.*

Toutefois, la perte doit être répartie entre le consignataire et les réclamateurs lorsque ceux-ci, bien qu'avisés par la voie des journaux, ne se sont présentés pour prendre livraison que longtemps après le déchargement.

Duperron et Cie c. Cherfils.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Cherfils, consignataire du steamer *Piemonte*, a reçu au débarquement cinq caisses suc de réglisse en pain dont les réclamateurs Duperron et Cie ne s'étaient pas fait connaître ; que le débarquement a commencé le 28 octobre 1920 et que Duperron et Cie s'étant présenté le 8 janvier 1921 pour prendre livraison, il fut constaté alors par pesage contradictoire un manquant de deux cent vingt kilos ayant une valeur de deux cent vingt francs ;

Attendu que Duperron protesta contre ce manquant le jour même par lettre recommandée et assigna Cherfils en remboursement le 9 février 1921 ;

Attendu que Cherfils oppose la fin de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce, en se basant sur ce que la demande en justice a été formée un mois et un jour après la réception de la marchandise ;

Attendu qu'il n'est pas prétendu que le manquant se soit produit avant le débarquement et qu'il résulte au contraire de la correspondance qu'il provient d'un vol pendant le séjour à quai ;

Attendu qu'il est de jurisprudence constante que la fin de non-recevoir ne s'applique qu'au dommage survenu à la marchandise depuis sa mise à bord jusqu'à son débarquement, c'est-à-dire pendant le transport maritime, et qu'elle ne peut pas être opposée lorsqu'il s'agit de manquants ou d'avaries de terre postérieurs au débarquement ;

Attendu que le consignataire est responsable des marchandises dont il a la garde ; que l'exonération de responsabilité stipulée au profit du consignataire n'a d'autre effet que de mettre le fardeau de la preuve à la charge du réceptionnaire et que, dans l'espèce actuelle, la faute est démontrée par le fait du manquant qui révèle un défaut de surveillance ;

Attendu, toutefois, que le consignataire a mis dans les journaux du 29 novembre 1920 un avis pour inviter les réclamateurs à présenter leurs connaissements afin d'éviter la nomination d'un séquestre ; que, malgré cet avis, Duperron n'a pris livraison que le 8 janvier et que, n'apportant aucune justification de ce retard qui a augmenté sensiblement les causes du vol, il doit supporter une part du manquant ;

Par ces motifs,

Dit et juge que le manquant constaté sur cinq caisses suc de réglisse est imputable pour moitié à la faute de Duperron & Cie et pour moitié à celle de Cherfils ;

Condamne en conséquence Cherfils à payer à Duperron & Cie la somme de cent dix francs, avec intérêts de droit depuis l'assignation ;

Déboute Duperron & Cie du surplus de leur demande ;

Dit qu'il sera fait masse des dépens qui seront supportés moitié par Duperron & Cie et moitié par Cherfils. »

Du 23 mai 1921. — Prés. : M. Begouen ; plaid. : Mes Tous-

saint (pour Duperron et Cie) et G. Martin (pour Cherfils), avocats (1).

Observations. — I. — Dans le même sens, Havre, 3 décembre 1901, ce Rec., XVII, p. 435 ; Havre, 3 novembre 1920, *Rec. Havre*, 1920. 1. 95 ; — *contrà* : la Cour de Rouen a jugé, par arrêt du 10 mars 1917 (ce Rec., XXX, p. 487), que lorsque des marchandises ont été déposées sur quai et bâchées par les soins du navire, en exécution des clauses du connaissement, l'action du réceptionnaire est assujettie aux dispositions de l'article 435 du Code de commerce. Comp. Havre, 5 septembre 1917, ce Rec., XXXI, p. 116 ; Cassation, 15 novembre 1920, *ibid.*, XXXIII, p. 25 ; Havre, 31 décembre 1920, *ibid.*, XXXIII, p. 75.

II. — Rappr. Havre, 4 février 1918, *Rec. Havre*, 1920. 1. 227 ; Havre, 17 mai 1920, *Rec. Havre*, 1920. 1. 50.

Le Tribunal de commerce du Havre avait déjà jugé que le fait qu'il y a eu vol peut suffire pour démontrer la faute du dépositaire ; Havre, 13 février 1912, *Rec. Havre*, 1912. 1. 19 ; 24 août 1910, ce Rec., XXVI, p. 498 ; rappr. Havre, 10 février 1914, *ibid.*, XXX, p. 67. Mais la Cour de cassation a décidé que la faute ne saurait être déduite du vol lui-même sous prétexte que cet événement, exception faite pour le cas où il est constant qu'il s'est produit dans des conditions exclusives de toute faute, doit être considéré comme le résultat d'un défaut de surveillance ; arrêt du 9 novembre 1915, ce Rec., XXX, p. 458. Voir aussi Aix, 25 mai 1921, *suprà*, p. 372.

Sur le second point, le même Tribunal s'est depuis prononcé en sens contraire, par jugement du 15 novembre 1921, en laissant à la charge du consignataire la totalité des manquants survenus pendant un séjour prolongé sur quai, malgré l'avis donné aux réclamateurs par la voie des journaux. Ce jugement est ainsi conçu :

Attendu que Hernu Perron & Cie ont fait assigner Booth & Cie en remboursement de manquants et vidanges survenus tant au débarquement du voilier *Indiana* que pendant le séjour des marchandises sur le quai postérieurement au débarquement ; — Attendu que l'affaire a été renvoyée à l'examen de M. Bernier, arbitre ; — Vu le rapport ; — Attendu que Booth et Cie déclinent

(1) Communication de Me G. Martin, avocat au Havre.

toute responsabilité pour les manquants au débarquement, ayant fait paraître dans deux journaux du Havre des avis informant les réclameurs qu'il leur incombait de prendre toutes mesures utiles, à l'égard du navire qui était dans le port, pour garantir leurs droits en cas de manquants ou d'avaries ; qu'ils ajoutent que Hernu Perron étaient ainsi dûment avertis et à même d'exercer toutes mesures de procédure qu'ils jugeraient utiles d'introduire ; que dans ces conditions, eux, Booth et Cie, ne peuvent être rendus personnellement responsables des manquants constatés au débarquement par le capitaine ; qu'ils ne peuvent l'être davantage pour les manquants constatés à l'enlèvement, Hernu Perron & Cie ayant commis la faute de laisser stationner leurs marchandises pendant près de deux mois ; — Attendu que le fait d'avoir fait paraître des annonces dans les journaux ne dégage pas la responsabilité de Booth et Cie, lesquels, en se substituant au navire pour la délivrance des marchandises, avaient l'obligation de prendre vis-à-vis de lui toutes les garanties nécessaires à la sauvegarde des intérêts de la cargaison ; — Attendu que le consignataire d'un navire est tenu de prendre toutes les mesures utiles à la conservation de la marchandise pour laquelle il encaisse des frais de gardiennage, jusqu'à son enlèvement ; que ne l'ayant pas fait d'une manière suffisante pour empêcher des soustractions de se produire, il doit en être rendu responsable ; — Attendu qu'il échet, en conséquence, de mettre à la charge de Booth & Cie la totalité des manquants survenus tant au débarquement que pendant le séjour sur le quai ; — Attendu que Hernu Perron & Cie se refusaient à payer la totalité de la note de frais qui leur a été présentée par Booth et Cie, mais que les parties acceptent la réduction proposée par l'arbitre ; — Par ces motifs, donne acte à Booth & Cie de ce qu'ils acceptent la réduction proposée par l'arbitre sur la note de gardiennage ; les condamne en outre à payer à Hernu Perron & Cie, toutes compensations opérées, la somme de 2.171,50 francs ; les condamne en outre aux intérêts de droit sur cette somme ainsi qu'en tous les dépens. » (Tribunal de commerce du Havre, 15 novembre 1921 ; Prés. : M. Thomas).

Rappr. Havre, 7 juillet 1920, *Rec. Havre*, 1920. 1. 74

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

17 février 1921

Consignataire du navire. Chargeur. Action directe. — Expédition par vapeur suivant. Chargeur. Refus injustifié.

Navire : « Panayotis ».

I. — *Le consignataire du navire qui a établi les connaissements à son nom peut être mis en cause aux lieu et place de l'armateur, son mandant, demeuré inconnu du chargeur.*

II. — *Lorsqu'il résulte du connaissement que le capitaine était autorisé à remettre à terre avant l'appareillage, et en vue d'un transbordement, les marchandises déjà embarquées, le chargeur qui rejette l'offre d'expédition par le vapeur suivant du même armateur est sans droit à réclamer le remboursement des frais de camionnage et de douane occasionnés par son refus.*

Assael et Cie c. Société Provençale de Commerce et de Transport.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu qu'Assael et Cie ont assigné la Cie Provençale de Commerce et de Transports en paiement des frais de camionnage et de douane qu'ils ont exposés par suite du non-embarquement de cinquante tonnes de sucre à bord du vapeur *Panayotis* sur lequel ils avaient retenu du fret, après avoir amené la marchandise à quai pour le départ du 14 août en vue duquel ils avaient reçu billet de bord ;

Sur l'exception d'irrecevabilité soulevée par la Société défenderesse et basée sur ce qu'elle n'aurait agi en l'occurrence que comme consignataire de navire, c'est-à-dire comme mandataire de l'armateur :

Attendu que la jurisprudence selon laquelle le consignataire ne peut être mis en cause aux lieu et place de son mandant doit recevoir ce correctif important qu'il n'en est ainsi que tout autant que le chargeur a connu, au moment même où il a traité, l'armateur au nom duquel le

consignataire agit, et ce, par une désignation précise qui lui permettra de s'adresser utilement au mandant si une contestation survient par la suite ; mais que là où le chargeur n'a jamais connu l'armateur, le consignataire ayant l'habitude à laquelle il n'a pas dérogé d'établir les connaissements à son nom, il n'est pas possible de le renvoyer à se pourvoir contre l'armateur, ce qui le laisserait pratiquement sans recours ;

Attendu que dans une telle hypothèse le consignataire n'est pas simplement le mandataire de l'armateur, il est encore son prête-nom, et il doit être fait application de la jurisprudence selon laquelle les tiers qui ont traité avec le prête-nom sont fondés à s'adresser directement à lui ;

Au fond :

Attendu que les marchandises amenées à quai ont été embarquées sur le vapeur désigné, s/s *Panayotis*, puis ont été débarquées sur l'ordre du capitaine ; que la Société Provençale a immédiatement proposé à Assael et Cie de faire partir la marchandise sur le premier vapeur suivant, en l'espèce le vapeur *Andros*, et qu'Assael et Cie ont décliné cette offre pour des raisons de convenance personnelle ;

Attendu que c'est leur refus qui a été la cause des frais qu'ils ont exposés, alors cependant que la Société Provençale avait offert l'embarquement sur le vapeur *Andros* premier suivant, sans aucuns frais supplémentaires pour eux ;

Attendu qu'en l'état de ces faits, et alors surtout que le contrat a reçu un commencement d'exécution par le chargement de la marchandise à bord, celle-ci ayant ensuite été débarquée, il y a lieu d'appliquer purement et simplement l'article 7 du connaissement de la Société Provençale qui dispose que le capitaine se réserve le droit de transborder en toute occasion, même avant l'appareillage du vapeur, les marchandises à lui délivrées, à bord d'un autre vapeur de la même Cie, ainsi que l'article 5 qui porte que lorsque le déchargement s'opère par le capitaine, il n'est pas nécessaire d'aviser le réceptionnaire du débarquement des marchandises ;

Attendu que, par suite, l'offre faite par la Société Provençale rentrait dans les termes du contrat, et Assael et Cie ont eu tort de la refuser ;

Par ces motifs,

Déclare l'action recevable ;

Au fond :

Déboute Assael et Cie de toutes leurs fins et conclusions et les condamne aux dépens. »

Du 17 février 1921. — Prés. : M. Lombard ; plaid. : Mes Moulin (pour Assael et Cie) et Bergel (pour la Société Provençale de Commerce et de Transport), avocats.

Observations. — I. — D'après la jurisprudence du Tribunal de commerce de Marseille, le consignataire du navire ne peut être assigné personnellement que dans le cas où il a commis une faute personnelle ; voyez Marseille, 14 juin 1920, ce Rec., XXXII, p. 461. Cette jurisprudence a été confirmée par un arrêt récent de la Cour d'appel d'Aix, en date du 18 mai 1921, *suprà*, p. 358.

Le jugement rapporté ci-dessus admet que cette règle n'a pas un caractère absolu. Mais, dans l'espèce, le rôle joué par la Société défenderesse paraît se rapprocher de celui d'un commissionnaire de transport, plutôt que de celui d'un consignataire du navire proprement dit. Voyez, dans le même sens, Marseille, 6 avril 1921, *Sommaires de Marseille*, 1921, p. 59, n° 314.

Rappr. Havre, 30 octobre 1920 (*Rec. du Havre*, 1920. 1. 90) ; cette décision contient les considérants suivants :

« Attendu qu'il est établi que si la Barber Steamship Line n'était pas armateur du navire, elle n'en a pas moins signé personnellement les connaissements relatifs aux marchandises litigieuses, et qu'ainsi elle a engagé sa responsabilité personnelle dans l'exécution du contrat de transport ; — Attendu que, dans l'espèce, la Barber Steamship Line agissait comme commissionnaire de transports à l'égard de la Société des Établissements Shaki, et qu'aux termes d'une jurisprudence constante, sa responsabilité doit être incontestablement retenue envers les destinataires de la marchandise ; — Attendu que, des principes juridiques qui précèdent, la Barber Steamship Line ne saurait échapper à la responsabilité lui incombant du fait de la non délivrance de la totalité des marchandises chargées sur le voilier *Samoena*, et qu'il y a lieu de la déclarer civilement responsable des manquants de toute sorte constatés par l'expert arbitre... »

Sur la responsabilité directe du commissionnaire de transport envers celui qui lui a confié l'expédition, voyez aussi Havre, 8 août 1905, ce Rec., XXI, p. 195 ; Marseille, 19 juillet 1907, *ibid.*, XXIII, p. 839 ; Rouen, 13 novembre 1908,

ibid., XXIV, p. 621 ; Paris, 9 mars 1912, *ibid.*, XXVII, p. 647 ; Havre, 20 mars 1912, *ibid.*, XXVIII, p. 851 ; Marseille, 27 décembre 1912, *ibid.*, XXIX, p. 393.

II. — Sur l'interprétation des clauses autorisant le transbordement en toute circonstance, ou l'expédition par vapeur suivant, voyez Aix, 4 juin 1904, ce Rec., XX, p. 31, et la note de M. C. Mingardon. Après avoir fait remarquer que l'on ne doit pas confondre, pour en déterminer la portée, les clauses d'exonération de responsabilité et celles donnant à l'armateur diverses facultés, l'annotateur de l'arrêt d'Aix s'exprime ainsi : « Lorsque le connaissement « autorise l'armateur à charger sur navire suivant ou à « transborder, il y a là une convention que rien ne permet « d'annuler et dont la portée ne saurait être restreinte ; « d'une part, en effet, une telle clause n'a rien de contraire « à l'ordre public, et, d'autre part, par définition même, « une faculté implique la liberté absolue de la personne à « qui elle est concédée ».

Ces principes ne peuvent qu'être approuvés. Sans doute, l'armateur cesserait d'être couvert par la clause au cas d'agissements dolosifs de sa part, ou même au cas de retard arbitraire (Rouen, 3 mai 1911, ce Rec., XXVII, p. 488), les stipulations en question ne pouvant pas équivaloir à une condition purement potestative (Marseille, 1er avril 1912, *ibid.*, XXVIII, p. 64). Mais, de ce que la clause autorisant à charger sur tel vapeur ou tout autre « doit être entendue « dans un sens raisonnable et pratique », faut-il en déduire qu'elle suppose « la condition sous-entendue de charger « aussitôt que les circonstances le permettraient » (Marseille, 1er avril 1912, précité) ? C'est là restreindre abusivement la faculté accordée à l'armateur ; c'est même, tant sont extensifs les termes « aussitôt que les circonstances le permettent », réduire à néant cette faculté et voir dans la clause ce simple truisme que l'armateur n'est pas tenu de charger sur le premier navire, lorsqu'il lui est impossible de le faire.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

19 avril 1921

Clause de non-responsabilité de la qualité et du contenu. Marchandise de nature différente.

Navire : « Naxos ».

La clause du connaissement aux termes de laquelle l'armateur ne répond ni de la qualité, ni du contenu ne comporte pas d'exonération en ce qui concerne la nature de la marchandise. Spécialement, cette clause est sans application au cas où l'armateur, qui a pris en charge des caisses de gomme adragante, offre en livraison des caisses de gomme arabique.

PIMARE ET Cie c. Cie DE NAVIGATION NATIONALE DE GRÈCE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que suivant connaissement en date à Constantinople du 6/19 octobre 1920, dûment enregistré, la Cie de Navigation Nationale de Grèce a pris charge sur son vapeur *Naxos*, pour être transportées à Marseille, de 50 caisses de gomme adragante pesant 6.500 kilos ; qu'à l'arrivée, il a été constaté que les caisses offertes en livraison, d'un poids de 3.000 kilos environ, ne contenaient que de la gomme arabique, marchandise tout à fait différente de celle qui avait été chargée, tant au point de vue de sa nature que de sa valeur aussi bien que de son utilisation, et qu'il n'y a quant à ce, non plus que sur les faits, aucune discussion ;

Attendu qu'assignée aujourd'hui en paiement de la valeur des 50 caisses gomme adragante dont il s'agit et en dommages-intérêts, la Cie défenderesse invoque, pour s'exonérer de toute responsabilité, l'article de ses connaissements aux termes duquel l'armateur ne répond pas du poids... ni de la qualité, ni du contenu, mais que cette disposition, qui doit être appliquée restrictivement en ce qu'elle est exorbitante du droit commun, ne comporte pas d'exonération en ce qui concerne la nature de la marchandise et qu'elle ne saurait, dès lors, recevoir son application en l'espèce, du

moment que la gomme proposée au débarquement était de tout autre essence que celle que la Cie avait formellement reconnue à l'embarquement ; que celle-ci doit donc être déclarée purement et simplement responsable ;

Attendu, relativement aux dommages-intérêts, qu'il n'en a été fourni aucune justification ;

Par ces motifs,

Condamne la Cie de Navigation Nationale de Grèce à payer à Pimare et Cie la somme de 60.000 fr., valeur payée par ceux-ci des 50 caisses dont s'agit, avec intérêts de droit et dépens ;

Ordonne l'exécution provisoire nonobstant appel sans caution, attendu que le connaissement constitue un titre suffisant. »

Du 19 avril 1921. — Prés. : M. Senez ; plaid. : Mes Ripert (pour Pimare et Cie) et Bergel (pour la Cie Nationale de Grèce), avocats.

Observation. — Voyez Marseille, 21 mars 1921, ce Rec., XXXIII, p. 105, et la note critique. Au surplus, et en admettant même que le capitaine ait dû, en l'espèce, examiner le contenu des colis, il serait singulièrement rigoureux de lui reprocher de n'avoir pas distingué les différentes espèces d'un même produit. En effet, on ne saurait exiger des capitaines qu'ils possèdent les connaissances techniques nécessaires pour déterminer exactement les variétés et les qualités des marchandises de toute nature qu'ils embarquent. Plusieurs décisions de justice se sont prononcées dans ce sens ; ainsi, il a été jugé qu'un connaissement mentionnant la prise en charge de minerai de plomb argentifère ne fait pas preuve que les minerais contenaient réellement du plomb et de l'argent (Sentence arbitrale, 28 novembre 1905, ce Rec., XXI ,p. 662) ; qu'un capitaine peut n'être pas tenu de se rendre compte des risques inhérents aux marchandises (Anvers, 2 janvier 1908, *ibid.*, XXIV, p. 266 ; Bruxelles, 5 novembre 1908, *ibid.*, XXIV, p. 524) ; que des particularités qui ne sont pas évidemment constitutives de mauvais conditionnement ou d'avarie ne nécessitent pas des réserves sur le connaissement (Havre, 14 novembre 1911, *ibid.*, XXVIII, p. 42 ; Trib. sup. hanséatique, 4 octobre 1906, *ibid.*, XXII, p. 519 ; — rappr. Marseille, 11 novembre 1894, *ibid.*, X, p. 457).

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE

Par Jean Renard, docteur en droit
Avocat au barreau de Marseille

TRIBUNAL D'EMPIRE

24 novembre 1920

Assurances sur facultés. Risques de guerre. Réquisition du navire.

Navire : « Sigmaringen »

En l'état d'une police d'assurance sur facultés stipulant que « l'assureur répond des risques de confiscation, prises, « dommages, destruction, pillage par Puissance belligérante « et vaisseaux de guerre aussi longtemps que la marchandise « est à bord », ne donne pas ouverture à délaissement le fait que le navire transporteur, de nationalité allemande, a été réquisitionné pour les besoins militaires du Gouvernement italien, et la cargaison mise à terre et laissée à la disposition de ses propriétaires sous certaines conditions.

Diederischen & C° c. Transatlantische Güterversicherungsgesellschaft.

Faits. — Dans son mémoire, le propriétaire de la cargaison exposait que le navire avait été décrété de bonne prise ; que, d'autre part, les Allemands expulsés du royaume avaient perdu le moyen de faire valoir leurs droits. La cargaison, déchargée le 8 septembre 1915, avait été en partie réquisitionnée, en partie laissée à ses propriétaires, à condition d'en régler la valeur en or. Un délai leur avait été imparti pour ce paiement, passé lequel les marchandises seraient vendues comme biens sans maître. Malheureusement, les intéressés, malgré leurs tentatives par des neutres,

n'avaient pu sauvegarder leurs droits. Ultérieurement était intervenu un jugement du Tribunal des Prises relativement au vapeur, mais on ignorait ce qu'était devenue la partie de la cargaison non réquisitionnée et dont on prétendait faire délaissement aux assureurs.

Jugement. — Le Tribunal d'Empire, pour refuser de valider le délaissement effectué, s'est appuyé en fait sur ce que le simple débarquement de la cargaison par le Gouvernement italien n'impliquait pas de sa part l'intention de se l'approprier. Bien au contraire, son but ouvertement déclaré se bornait à l'utilisation du navire à des fins militaires ; la cargaison ne rentrait donc pas nécessairement dans la prise, prévue au contrat d'assurance.

C'est ce qui ressort des déclarations répétées du Gouvernement italien lui-même qui, s'il était en guerre avec l'Autriche depuis le 25 mai 1915, ne l'était pas encore avec l'Allemagne.

Dès lors, les mesures particulières prises par ce Gouvernement vis-à-vis de la cargaison des vapeurs allemands utilisés à des fins militaires — au moins tant qu'il n'est pas établi que postérieurement à la déclaration de guerre à l'Allemagne elles aient abouti à un jugement de prise — ne donnent aucun motif de penser que ce Gouvernement ait voulu exercer également son droit de prise sur les marchandises.

En droit, le Tribunal d'Empire s'est tenu sur le terrain de l'interprétation des conventions. Le contrat d'assurance devait jouer au cas de prise de guerre. Y avait-il eu prise de guerre ou non ? Le Tribunal suprême, pour juger que non, a défini la prise de guerre. Elle consiste dans un acte de capture par l'Etat ennemi (par vaisseau de guerre, corsaires, forces militaires ou décisions administratives). Le but de cette confiscation est de s'approprier la valeur de l'objet, appropriation qui sera en fin de compte régularisée le plus souvent par la décision du tribunal des prises. Dès lors, il était impossible de relever dans les faits de la cause et dans les agissements du Gouvernement italien, précisés par ses déclarations, la réalisation du risque spécialement couvert par les assureurs.

Observation. — Voir le texte de la décision, *Hanseatische Gerichtszeitung* (part. commerciale), 1921, p. 70.

Rappr. Aix, 5 février 1917, ce Rec., XXX, p. 507 ; Lyon-

Caen et Renault, *Traité*, t. VI, n° 1361 *bis* ; P. Perrès, *Du Délaissement*, p. 39 ; — comp. Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, n° 2544.

Voir aussi, sur les caractères distinctifs de la prise, la doctrine et la jurisprudence citées dans la Sentence arbitrale du 22 mai 1918 (navire : *Notre-Dame-des-Victoires*), ce Rec., XXXI, p. 300, et sous Marseille, 26 avril 1918 (navire : *Alexandros-Caloutas*), *ibid.*, XXXI, p. 264.

TRIBUNAL D'EMPIRE

9 avril 1921

Fins de non-recevoir. Manquants. Défaut d'expertise.

Navire : « Frankfurt »

Le réceptionnaire doit, aux termes de l'article 608 du Code de commerce allemand, faire procéder à une expertise pour la constatation des manquants à l'arrivée, alors même que ces manquants résulteraient du comptage des colis, fait sans discussion entre les intéressés.

Max Schuler c. Hamburg-Amerika-Linie.

Faits. — Des balles de cellulose avaient été expédiées de Suède à Brême, par le vapeur *Frankfurt*. A Brême, la Société du Canal et de la Navigation rhénane les avaient prises en charge. A ce moment, on avait trouvé 27 balles en moins, dont le destinataire réclamait le remboursement.

La « Hamburg-Amerika-Linie » répondait qu'elle avait livré ce qu'elle avait reçu et que, par ailleurs, la demande était irrecevable pour inobservation de l'article 608 du Code de commerce, qui prévoit la vérification, avant réception, de l'état ou de la quantité des marchandises livrées par des experts réguliers.

Le demandeur au pourvoi soutenait : 1° Qu'il n'avait pas à observer les formalités de l'article 608, étant donné l'accord des parties sur le nombre de balles livrées ;

2° Qu'une expertise faite en ces conditions eût été super-

flue et que, d'ailleurs, le défendeur avait renoncé à se prévaloir des susdites formalités.

Jugement. — Successivement, le Tribunal d'Empire examine les diverses branches du pourvoi :

1° Sur le premier argument, il admet la thèse du demandeur, mais à la condition que la reconnaissance du manquant partiel par son adversaire puisse s'induire avec certitude des circonstances. Or, il a refusé de tirer cet accord de la remise par le réceptionnaire au transporteur d'un simple bulletin de réception portant le nombre de colis reçus. Son acceptation même sans réserves ne peut valoir reconnaissance tacite d'une différence entre le connaissement et le bon de réception.

Le pourvoi disait : peu importe la reconnaissance ou non de la différence ; il suffit qu'il y ait eu accord sur le nombre de balles livrées. Cet accord, aux termes de la jurisprudence et de la doctrine, rend toute vérification inutile.

A cela, le Tribunal d'Empire a répondu qu'il n'y avait pas certitude d'une reconnaissance expresse de la quantité délivrée. Que les hommes préposés à la manœuvre du palan comme ceux de la mahonne aient compté respectivement les colis et soient arrivés au même chiffre, cela n'engage en rien l'armateur.

La question reste encore entière de savoir si la réception sans réserves d'une quittance pour 6.573 balles au lieu de 6.600 vaut reconnaissance du manquant. Les juges inférieurs l'ont nié, et le Tribunal d'Empire les en approuve ; l'acceptation sans protestation d'une quittance ne dispense pas par elle-même d'observer les formalités de l'article 608 du Code de commerce.

2° Le demandeur, d'ailleurs, s'appuyait moins sur l'argument qui précède que sur l'inutilité d'une expertise, forcément bornée à un comptage déjà effectué par les parties.

Mais le Tribunal d'Empire répond que la loi a voulu, en imposant une expertise, fournir une base inducutable aux actions intentées. Ce résultat ne peut être atteint par le seul fait que les deux parties sont arrivées au même total, car des erreurs sont possibles de part et d'autre, surtout lorsqu'il s'agit d'un nombre aussi considérable de colis.

C'est aussi pourquoi il est inadmissible de considérer la prescription légale comme une simple formalité.

Enfin, il est de doctrine et de jurisprudence constantes que, même s'il s'agit de pur comptage, une expertise est nécessaire pour fixer les manquants.

Observation. — Voir le texte de la décision, *Hanseatische Gerichtszeitung* (part. commerciale), 1921, p. 165.

L'article 608 du Code de commerce allemand donne au réceptionnaire d'une marchandise le moyen d'établir d'une façon indiscutable son état ou ses manquants par une constatation soit des autorités compétentes, soit des experts officiellement commis. Il prescrit, en ce cas, d'appeler à cette constatation la partie adverse contre qui elle est dirigée, autant que les circonstances le permettent.

Cet article tient ainsi en droit allemand la place de notre article 106, C. com. Mais son inobservation, aux termes mêmes de la décision rapportée, a des conséquences plus rigoureuses. Tandis qu'en droit français, le défaut d'expertise régulière n'entraîne pour le demandeur qu'une diminution dans sa capacité de preuve et rend seulement sa tâche plus difficile, en droit allemand, il a pour effet sa forclusion à agir en justice. On ne peut, en effet, disjoindre l'article 608 de l'article 609, qui précise que, si la marchandise n'a pas été vérifiée avant sa réception, elle doit l'être au plus tard dans les 48 heures qui suivent cette dernière et dans les formes de l'article 608, sous peine de déchéance de toute action en réparation d'avarie ou en paiement de manquant partiel, et sans qu'il y ait lieu de distinguer si ces dommages étaient ou non apparents extérieurement.

Sur la nécessité d'une expertise même au cas où il y a lieu à un simple comptage, voir Schaps, *Seerecht*, 2e éd. 1921, § 609, remarque 12 ; Pappeinhem, *Seerecht*, vol. III, p. 471, et notes 2 et 4 .

TRIBUNAL D'EMPIRE

27 avril 1921

Innavigabilité. Inapplicabilité des clauses d'exonération.

Navire : « Hebe »

Au cas d'innavigabilité du navire avant le départ (en l'espèce, par suite du mauvais état d'un tuyau des cabinets), la responsabilité de l'armateur est engagée, même s'il est exonéré de la responsabilité des fautes de l'équipage et de ses employés, ainsi que des vices cachés, et alors d'ailleurs que cet armateur ne peut se prévaloir d'un certificat de visite régulier.

HAMBURGER LLOYD-VERSICHERUNGS-AKTIEN-GESELLSCHAFT c. W. WICHMANN.

L'arrêt du Tribunal d'Empire confirme un jugement du Tribunal supérieur hanséatique, en date du 13 octobre 1920, qui confirmait lui-même la décision des juges du 1er degré.

Les circonstances de fait de l'espèce étaient les suivantes :

Le vapeur *Hebe* avait chargé à Harbourg, le 31 octobre 1918, 80.000 kilos de sel gemme pour la Suède ; le capitaine, descendu à terre ce jour-là, trouva le lendemain matin, à son retour, son vapeur en train de couler, et cela advint effectivement dans le courant de la matinée. La cargaison fut perdue. Les assurances payèrent au chargeur 9.797,95 marks dont elles réclamaient le remboursement à l'armateur. Elles lui reprochaient de n'avoir pas livré le navire en état de navigabilité et lui imputaient un défaut de vigilance, la cause du sinistre résultant du défaut de jointure du tuyau des cabinets.

A cette demande, l'armateur, de son côté, opposait qu'il était exonéré des fautes de l'équipage et de ses employés, ainsi que des vices cachés du navire, aux termes du contrat de transport, et qu'on ne pouvait relever à son encontre aucune faute personnelle. Il avait, en effet, sollicité, peu de temps avant l'accident, la visite du Syndicat maritime et du Lloyd

llemand, dont il avait suivi les prescriptions touchant les réparations à effectuer.

Jugement du Tribunal supérieur régional de Hambourg. — Le Tribunal écarte, comme sans intérêt pour le procès, a question de savoir si l'armateur n'a pas commis une aute initiale en confiant la surveillance exclusive du navire des tiers, au capitaine seul. Il retient comme suffisant pour établir sa responsabilité le manquement caractérisé le sa part à la vigilance de tout transporteur en ce qui touche la navigabilité de son bateau, et se fonde sur la violation le l'article 559, § 2, du Code de commerce, ainsi conçu : « Dans toute espèce de contrat d'affrètement, le fréteur doit livrer le navire en bon état de navigabilité. Il est responsable envers l'affréteur du dommage résultant de l'état défectueux du bâtiment, à moins que les vices de ce dernier n'eussent dû échapper à l'attention d'un affréteur prudent ».

1° *Défaut de surveillance.* — L'état défectueux de l'appareil n'aurait pu échapper à un examen des sociétés de surveillance, mais l'enquête avait précisément établi que cet xamen avait été arrêté à la machinerie où passait le tuyau les cabinets. Le navire avait été aussitôt mis en chantier. Pendant la durée des réparations, dont les experts d'ailleurs ne pouvaient affirmer si elles correspondaient à leurs desiderata et si elles avaient été bien faites, il ne leur fut pas possible de poursuivre leur examen. Quand ils revinrent à bord, le passage du tuyau des cabinets était soigneusement recouvert. D'où il suit que l'armateur ne pouvait se prévaloir de la présomption attachée à un certificat de visite qui, u surplus, n'avait pas été délivré.

2° *Inapplicabilité des clauses d'exonération de responsabilité.* — Le Tribunal ne s'est pas davantage arrêté à l'argument tiré de la clause d'exonération des fautes de l'équipage, des employés et du vice caché.

Sur le vice caché, les considérants relatifs à la présomption de navigabilité, tirée de la prétendue visite des sociétés de classification, dispensaient le Tribunal de s'étendre.

Quant à l'irresponsabilité du fait de l'équipage et des employés, le Tribunal, tout en la considérant comme licitement stipulée, l'a déclarée inapplicable à l'espèce, car les agents par lesquels l'armateur a agi au moment des répara-

tions ne peuvent pas être considérés comme des employés au sens envisagé par le contrat de transport.

Leur indépendance, leur maîtrise absolue et complète de l'affaire, tout indiquait non pas des subordonnés, mais des personnes agissant à la place de l'armateur et l'engageant par leurs actes comme si c'étaient les siens, et il serait contraire au besoin de sécurité et de confiance qui doit régner dans les affaires de permettre à l'armateur de se soustraire aux conséquences de ses fautes.

Arrêt du Tribunal d'Empire. — L'arrêt confirme la décision qui précède par les motifs des premiers juges, mais en marquant une tendance à donner toute son ampleur à la clause d'exonération. Celle-ci était ainsi libellée : « L'arma-« teur ne répond ni de l'échouement, ni d'aucun des sinis-« tres maritimes, même s'ils se produisent par suite d'un « agissement illégal, d'une faute, d'une négligence ou d'une « erreur du capitaine, de l'équipage ou des employés. Il ne « répond pas davantage des dommages ou pertes qui résul-« teraient d'un vice caché ». Les premiers juges, dans certains de leurs considérants, avaient semblé restreindre sa portée aux accidents provoqués par les agissements illégaux ou fautifs de l'équipage ou du capitaine ; au contraire, le Tribunal suprême, tenant plus exactement compte de sa rédaction, admet qu'elle produit l'exonération absolue de l'armateur dans tous les cas, et non plus seulement lorsqu'il y a faute ou agissement irrégulier de ses préposés à bord. Mais, étant donné que l'avarie préexistait au contrat de transport et au voyage, le Tribunal d'Empire a appliqué l'article 559, § 2, du Code de commerce. La clause invoquée par l'armateur ne lui pas paru assez large pour s'étendre au sinistre spécial de l'espèce.

Observation. — Voir le texte des décisions dans le *Hanseatische Gerichtszeitung* (part. commerciale), 1921, pp. 21 et 205).

a) Les décisions rapportées sont implicitement conformes à la jurisprudence allemande antérieure en matière d'innavigabilité. La présomption qui s'attache au certificat de visite d'une société de classification n'est pas simplement, comme en droit français, une présomption de fait, mais une véritable présomption de droit ; voir Trib. sup. hanséa-

tique, 29 novembre 1920, ce Rec., XXXIII, p. 112, et la note.

Sur l'interprétation du mot « innavigabilité » au sens de l'article 559, § 2, du Code de commerce allemand, et sur l'obligation pour l'armateur de fournir un navire en état de supporter le voyage, cf. Schaps, *Seerecht*, 2e éd., 1921, § 559, remarques 4 et 8.

b) Cet arrêt est intéressant en ce qu'il écarte la clause d'exonération pour s'en référer au droit commun, représenté par l'article 278 du Code civil allemand, ainsi rédigé : « Le « débiteur répond tant de sa propre faute que de celle de « son mandataire légal et des personnes qu'il emploie pour « exécuter ses obligations ».

Les juges de tous les degrés ont refusé d'admettre que les personnes auxquelles s'adresse l'armement dans un port éloigné et qui traitent en son nom, soient de simples employés exécuteurs plus ou moins fidèles des ordres reçus. Ils ont vu en eux de véritables mandataires et non des préposés subalternes visés par la clause litigieuse (voir Schaps, *Seerecht, op. cit.*, § 606, remarque 59). Toutefois, la décision du Tribunal d'Empire paraît plus favorable à l'armement que celle des juges des deux premiers degrés. Elle semble admettre la possibilité, pour cet armement, de s'exonérer, par une clause précise et non équivoque, de la responsabilité des mêmes événements qu'il mettait à sa charge en l'espèce.

TRIBUNAL RÉGIONAL DE HAMBOURG

22 juin 1921

Transitaire. Conservation du recours contre le transporteur. Clause « qualité et poids inconnus ».

Le transitaire qui reçoit une marchandise d'un vapeur pour la réexpédier est tenu de sauvegarder les droits du véritable destinataire à l'encontre du navire.

Spécialement, la responsabilité du transitaire est engagée s'il a reçu sans faire de réserves des marchandises atteintes d'avaries apparentes, alors d'ailleurs que le transporteur

n'était pas couvert par les clauses d'exonération du connaissement, qui ne visaient que le poids et la qualité.

Aug. Peters c. Peter Hemming.

Faits. — Le demandeur avait à recevoir 36 tonneaux de chlorure de chaux à l'arrivée d'un vapeur et à les acheminer par ses soins à destination. Son mandat accompli, il réclamait le remboursement de ses dépenses et le prix du transport. Mais le propriétaire des fûts, sans contester le bien fondé de la demande dirigée contre lui, lui opposait la compensation du fait des avaries subies par sa marchandise.

Le Tribunal de baillage de Hambourg avait repoussé cette demande reconventionnelle et accueilli la prétention du transitaire ; sur appel, le Tribunal régional a réformé par les motifs suivants :

Jugement. — Le Tribunal s'est appuyé sur la règle de droit qu'une quittance régulière éteint toute réclamation. Or, cette quittance avait été délivrée par le transitaire à l'armateur ; celui-ci échappait donc à toute action en dommages-intérêts pour manquants et avaries. Mais, pour apprécier dans ce cas la responsabilité particulière du transitaire, il faut rechercher si, d'après les clauses du connaissement, le transporteur eût répondu des avaries, si des réserves de ce chef avaient été faites au moment de la livraison. Dans ce cas, seulement, le transitaire serait responsable de n'avoir pas assuré à son mandant un recours utile.

Le connaissement contenait la clause « poids et qualité inconnus » et le Tribunal de baillage en avait conclu que le transporteur ne répondait pas des vices même apparents. Il se fondait sur une opinion doctrinale, d'ailleurs isolée et mal comprise, émise à propos de la clause « conditionnement inconnu ».

On admet que cette clause doit s'interpréter en tenant compte des usages locaux et peut s'entendre, suivant les cas, soit du conditionnement à l'intérieur de l'emballage seulement, soit du conditionnement total, intérieur et extérieur.

Mais quand il est indiqué « poids et qualité inconnus », il s'agit évidemment de la nature et de la bonté de la marchandise. A elles s'arrête l'irresponsabilité du transporteur, qui doit assumer par contre les conséquences des avaries apparentes.

Peu importe, dès lors, que le transitaire ait remis la marchandise dans le même état qu'au moment de sa réception et que son adversaire au procès soit l'expéditeur lui-même. Le transitaire a un double rôle : celui de réceptionnaire, vis-à-vis du transporteur primitif, et celui de transporteur vis-à-vis de son client. Or, à ce titre, il répond même des avaries produites par le fait d'un tiers, à moins qu'elles soient de nature à échapper à un examen ordinaire (art. 76 du Code civil allemand).

Observation. — Voir le texte de la décision, *Hanseatische Gerichtszeitung* (part. commerciale), 1921, p. 267.

Le jugement rapporté part d'un point de vue qui est celui de la jurisprudence française. Le transitaire, intermédiaire indispensable et très fréquent dans la vie commerciale moderne, surtout dans le trafic maritime, assume, vis-à-vis de son client, le rôle de mandataire et de mandataire salarié. Sa responsabilité doit donc s'apprécier avec une sévérité particulière. Il est tenu des moindres fautes (art. 1992, C. civ.). Or, quelles peuvent être ces fautes ? Non seulement le défaut de soins à la marchandise, l'exécution trop lente ou imparfaite des instructions du mandant, mais encore et surtout la négligence à faire valoir les droits de ce dernier. Et ceci a une importance considérable en matière maritime, où il faut une protestation dans les 24 heures et une assignation dans le mois pour ne pas perdre le recours à l'encontre de l'armateur en cas d'avaries ou de manquants. Bien des fois les transitaires ont été condamnés pour s'être bornés à une expertise amiable, d'accord avec les assureurs, et sans valeur pour le transporteur (Marseille, 29 novembre 1918, Demichelis c. Sicard ; 5 février 1919, Lacombe c. Société des Transports, *Rec. des sommaires*, 1919, p. 23, n° 95 ; 19 avril 1920, Levy c. Marie Moreau et Cie Générale Transatlantique, *ibid.*, 1920, p. 93, n° 463).

Voilà pour le principe. Le transitaire doit sauvegarder les droits de son mandant en agissant à ses lieu et place comme il l'eût fait lui-même.

Mais cela suppose le mandant hors d'état d'agir lui-même et, d'autre part, le défaut de protestation ou d'expertise préjudiciable. La protestation imposée par l'article 435, C. com., une fois faite et le mandant en ayant été avisé, c'est à celui-ci à saisir dans le mois la justice.

De même, et sur ce point encore la jurisprudence française concorde avec la décision rapportée, les clauses du connaissement pourront rendre sans portée dommageable le défaut de diligence du transitaire, soit parce que la Compagnie de Navigation est exonérée du vol, soit parce qu'elle ne répond pas du contenu des colis et que ceux-ci sont arrivés dans un conditionnement extérieur parfait. Voir, sur tous ces points, Marseille, 9 novembre 1921, Prévot c. Gondrand et autres ; — rappr., sur l'absence d'obligation de l'assuré, tenu de conserver les droits de l'assureur, d'intenter un recours illusoire contre le transporteur, Sentence arbitrale belge, 22 janvier 1921, ce Rec., XXXIII, p. 158.

SENTENCE ARBITRALE

25 juillet 1921

Fret. Paiement. Cours du change.

Navire : « Grainton ».

Le fret stipulé payable au cours du change du dernier jour de débarquement doit être calculé sur le cours moyen de ce jour.

R. Schapmann & Son, armateurs du « Grainton », c. Einfuhrgesellschaft für Getreide und Futtermittel.

Le vapeur *Grainton* avait apporté, en mai 1921, une cargaison de froment. Le fret était payable en livres sterling et la charte-partie de l'Australian Wheat Board de Melbourne, à laquelle se référaient les connaissements, portait : « Le fret indiqué, moins les avances, s'il y en a, devra être « payé comptant aussitôt après le déchargement, et au mo- « ment de la livraison de la marchandise chargée, et dans « le cas de déchargement sur le continent, également comp- « tant au cours du change du jour ultime du débarquement « par chèque à vue sur Londres ».

Le demandeur faisait valoir qu'il pouvait perdre en acceptant le cours moyen du jour du paiement. A quoi les arbi-

tres ont répondu qu'en l'état des variations actuelles du change, il pouvait aussi bien gagner.

Les arbitres ont rejeté aussi la prétention du demandeur de faire considérer la clause soumise à leur appréciation comme stipulée seulement dans l'intérêt de l'armement. Il ne faut pas oublier, en effet, qu'il s'agit de transport, par conséquent, d'un contrat, d'un acte bilatéral, dont les clauses sont débattues et acceptées par les deux parties en cause. Il faut encore remarquer, ajoute la sentence, qu'il est peu vraisemblable que la conversion des marks en livres ait lieu le jour même de l'émission du chèque. Il est plus probable que cette opération s'effectue le lendemain. D'où il suit que la solution du différend ne doit pas s'inspirer des fluctuations du change au cours d'une même journée ni des risques qui peuvent en découler pour l'une ou l'autre partie.

Mais alors, le demandeur excipait d'un parère de la Chambre de commerce du 26 novembre 1920. Il précisait que, pour mettre fin aux hésitations provoquées à maintes reprises par le règlement en devises étrangères, il était recommandé à l'attention de tous, comme le plus conforme à l'usage, de payer, à défaut de stipulation précise au contrat de transport, au choix du réceptionnaire, soit au comptant d'après l'estimation portée au connaissement, soit, quand il est muet à cet égard, par la valeur correspondante du mark, fixée d'après le cours le plus haut à la Bourse de Hambourg, au jour de l'arrivée du vapeur pour les marchandises déchargées, au jour du départ pour celles expédiées au dehors.

Les arbitres n'ont pas cru devoir s'arrêter davantage à cette recommandation de la Chambre de commerce hambourgeoise. Il n'y a aucun rapport entre la situation générale visée et la situation particulière envisagée au contrat soumis à l'arbitrage. Dans celui-ci, il n'est question que du dernier jour de déchargement. D'autre part, la prétention du demandeur, même s'il y avait identité dans les termes du problème, ne s'aurait s'appuyer utilement sur ce parère, car il a un caractère particulier et tout favorable aux prétentions du défendeur, puisqu'il prévoit le plus haut cours du mark, alors qu'il est demandé le plus haut cours de la livre en marks.

Par ailleurs, le conseil de la Chambre de commerce est

loin de consacrer un usage reçu. Bien au contraire, les arbitres ont estimé que la pratique, conforme à la décision du 5 mars 1885, était en faveur du cours moyen. En fait, c'est ainsi qu'on fait à Brême, Copenhague, Amsterdam et Rotterdam.

C'est donc sur le cours moyen du change que le destinataire doit payer la valeur des livres réclamées, sans qu'il y ait à s'arrêter à l'intention contraire du courtier maritime qui a traité l'affrètement, le fait que cette intention avait été connue ou acceptée par le chargeur n'étant pas établi.

Du 25 juillet 1921. — Arbitres : MM. le Dr Hinrichsen, Président du Tribunal Régional, Guido Taulier et H. Hiepmann.

Observation. — Voir le texte de la décision, *Hanseatische Gerichtszeitung* (part. commerciale), 1921, p. 189.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE

CHAMBRE DES LORDS

30 janvier 1920

Assurances maritimes. Clause manuscrite limitant l'objet de l'assurance d'une police imprimée. — Interprétation de l'expression « port final ».

Navire : « Brodfield ».

I. — *Lorsque, sur l'imprimé d'une police qui s'applique normalement à une assurance sur corps et sur facultés, des mentions manuscrites ont eu pour objet de limiter l'assurance au navire seulement, il est permis de rechercher dans le contexte imprimé, qui n'a pas été rayé, les indications nécessaires pour déterminer quelles sont la nature et les caractéristiques du voyage assuré.*

II. — *Lorsqu'une police d'assurance sur corps couvre les risques du navire jusqu'à son arrivée au port final du voyage, on doit entendre par port final le port où le navire a fini de décharger sa cargaison.*

Marten c. Vestey bros., Ltd.

Le vapeur *Brodfield* avait été assuré au Lloyd's contre perte totale suivant police du Lloyd's contenant la clause manuscrite « bonne arrivée du vapeur à et de tous port ou ports de la Plata et de ses affluents à tous port ou ports de France et (ou) de Grande-Bretagne (port final), à l'exclusion de la Méditerranée, faculté d'escales comprise même rétrogrades ».

Le *Brodfield* effectua son chargement à La Plata et commença à St-Nazaire son déchargement qu'il acheva complètement au Havre le 10 novembre 1916.

Il quitta Le Havre, le 11 novembre, pour aller faire du charbon à Cardiff, mais, en cours de voyage, il s'échoua

sur les Sorlingues et se perdit complètement. La question était de savoir si le port final tel qu'il avait été prévu dans la police était Le Havre ou Cardiff.

Cette question se trouvait compliquée par le fait que la police avait été établie sur l'imprimé du Lloyd's qui se réfère à une assurance globale du corps et de la cargaison et qui prévoit expressément que la durée de l'assurance s'étend en ce qui concerne le navire jusqu'à l'expiration d'un délai de 24 heures, à partir du moment où le navire a jeté l'ancre, et, en ce qui concerne les facultés, jusqu'à l'expiration du même délai à compter de leur déchargement. Il en résulte que, dans la police que constitue l'imprimé du Lloyd's, le port final du navire est celui où s'effectue le déchargement.

Mais les armateurs prétendaient que cette clause de l'imprimé ne pouvait servir à l'interprétation de la police puisque la police se trouvait être en fait une police sur navire seulement et qu'il était impossible d'interpréter une police sur corps par des dispositions relatives à une police à la fois sur corps et sur facultés.

Le Juge Bailhache, devant qui l'affaire avait été portée en première instance, déclara que le voyage assuré devait être considéré comme terminé dès que le navire avait complètement achevé son déchargement et se prononça en faveur des assureurs.

La Cour d'appel (Lords Justices Banks, Warrington et Scrutton) se prononça en sens contraire, et considéra que le navire n'avait pas atteint le port final du voyage au moment où il se perdit.

C'est dans ces conditions que l'affaire venait devant la Chambre des Lords.

En prononçant leur jugement, Lord Haldane et Lord Atkinson estimèrent que lorsqu'une police résulte de mentions manuscrites apposées sur l'imprimé d'une police-type, le contexte imprimé peut servir à l'interprétation des clauses manuscrites. Lord Dunedin se prononça en sens contraire et Lord Buckmaster n'exprima aucune opinion sur ce point. Mais cette divergence d'opinions ne devait avoir aucune influence sur l'issue du débat car les quatre magistrats se trouvèrent d'accord pour décider qu'indépendamment de toute question d'interprétation des clauses manuscrites par le contexte imprimé, le port final devait être

considéré dans l'espèce comme le port de déchargement. Par suite, la Chambre des Lords infirma la décision de la Cour d'appel et, conformément à l'opinion du Juge Bailhache, se prononça en faveur des assureurs.

Du 30 janvier 1920. — Chambre des Lords. — Juges : Lords Haldane, Dunedin, Atkinson et Buckmaster. — Plaid. : Leck, K. C., et A. R. Kennedy, K. C., assistés de Parker, Garret & C°, solicitors, pour l'appelant ; Mackinnon, K. C., et R. A. Wright, K. C., assistés de Ballantyne, Clifford & C°, solicitors, pour les intimés.

Observations. — Voyez le texte de cette décision dans *Aspinall's Maritime Law Cases*, vol. XIV, p. 600.

I. — La police-type qui est connue sous le nom de Lloyd's Policy présente cette singularité que ses clauses ne s'appliquent exactement qu'aux assurances maritimes contractées à la fois sur corps et sur facultés. L'explication de cette particularité tient à ce qu'elle constitue en réalité un document très ancien, qui remonte à l'époque reculée où l'armateur était aussi le propriétaire des marchandises qu'il chargeait à bord de son navire. C'est ainsi que procédait Antonio dans le Marchand de Venise, ainsi que l'a fait fort spirituellement remarquer Lord Dunedin en rendant le jugement ci-dessus. De fait, la police-type du Lloyd's remonte à 1779 et n'a subi que quelques retouches partielles en 1850 et en 1874. Mais de nos jours, il est rare que le métier d'armateur et celui d'importateur ou d'exportateur soient exercés par la même personne. Il en résulte que l'ancien type de la Lloyd's Policy n'est plus adapté aux exigences du commerce maritime. Cependant, au lieu de recourir comme en France à des polices différentes suivant qu'il s'agit d'assurances sur corps ou sur facultés, les assureurs anglais emploient toujours l'ancien type de la police du Lloyd's et se contentent d'y ajouter dans le corps, en bas ou en marge, des mentions manuscrites ayant pour but de préciser la nature et les conditions spéciales de l'assurance qu'ils souscrivent.

Les assurés tiraient argument de cette singulière façon de procéder pour prétendre que, dans ce cas, le contrat d'assurance se ramène aux seules mentions manuscrites et que le contexte imprimé ne peut être considéré comme faisant partie de la police, puisqu'il a normalement un objet différent de celui de l'assurance réelle.

La jurisprudence anglaise estime au contraire que ce contexte sert de cadre à la police et qu'il continue à en faire partie intégrante. La police particulière est donc bien la police du Lloyd's avec toutes les clauses imprimées mais limitée aux objets et déterminée par les conditions spéciales prévus dans les clauses manuscrites.

En ce sens, Robertson v. French (1803) 4 East 130, et Dudgeon v. Pembroke (1877) 2 App. Cas. 284 et 293.

II. — Au cas où, contrairement à l'espèce qui fait l'objet du jugement ci-dessus rapporté, le contexte de la police ne permet pas d'interpréter l'expression de « port final », que doit-on entendre par port final ?

Il n'y a pas de difficulté d'interprétation lorsqu'il a été prévu dans la police que le port final serait le port final de déchargement (last port of discharge). Mais comment interpréter l'expression de port final lorsqu'elle n'est pas ainsi précisée ?

Dans ce cas, il arrive fréquemment que la police s'étend jusqu'au trentième jour qui suit l'arrivée du navire au port final, quelle qu'ait été sa destination pendant ce temps (however employed). Dans ce cas l'on admet que l'expression de « final port » n'est pas limitée au port de déchargement et que l'assurance peut couvrir le navire pendant le voyage qu'il fait entre le port de déchargement et celui de rechargement. En ce sens, Crocker v. Sturge (1897) Q. B. 330, et Crocker v. Gen. Ins. C° of Trieste (1897) 2 Com. Cas. 233. Mais si le navire est couvert simplement jusqu'au port final, sans autre indication, l'on décide que le port final est le port de déchargement. En ce sens Moore v. Taylor (1834) I A & E. 25.

Il semble en effet difficile de considérer qu'une police au voyage jusqu'au port final puisse être interprétée comme couvrant le navire après le déchargement de sa cargaison pendant tout le temps qu'il fera le cabotage de port en port à la recherche d'un nouveau chargement.

En France, la question est prévue par l'art. 328 du Code de commerce qui déclare que le temps des risques court sauf convention contraire jusqu'au jour de l'arrivée du navire à destination. Ce texte relatif au prêt à la grosse doit être étendu à l'assurance (Ripert, *Dr. Marit.*, II, n° 2458). Voir aussi l'art. 7 de l'imprimé de la police sur corps de 1913 (ce Rec., XXIX, p. 639).

CHAMBRE DES LORDS

28 juillet 1921

Abordage. Dommages-intérêts fixés en monnaie étrangère. Paiement en monnaie anglaise. Date de conversion du change.

Navire : « Volturno ».

Au cas où l'on poursuit devant un tribunal anglais le paiement de dommages-intérêts qui ont été fixés en monnaie étrangère, le taux du change auquel cette monnaie étrangère doit être convertie en monnaie anglaise est celui du jour de la perte ou du dommage subi par le créancier.

Propriétaire du s/s « Celia » c. Propriétaires du s/s « Volturno ».

Le 17 septembre 1917, une collision se produisit en Méditerranée entre le s/s *Celia* et le s/s *Volturno*. Les navires étaient tous deux en faute (both to blame). Le *Volturno* subit des réparations provisoires à Gibraltar du 25 au 30 décembre 1917, et des réparations définitives à Newport-News du 24 janvier au 18 février 1918. Ce navire était affrété au Gouvernement italien de sorte qu'il en résulta pour l'armateur une suspension de location pour ces deux périodes, soit une perte de 304.418 lires. Cette somme devait rentrer dans le compte de la masse des dommages qu'il y avait lieu de répartir entre les propriétaires des deux navires. Comme ce compte devait être établi en monnaie anglaise, la question se posa de savoir à quel taux de change les lires italiennes devaient être converties en livres anglaises. Etait-ce le taux du jour du dommage ou celui du jour du règlement ?

La suspension de location du *Volturno* remontait à une époque où le change n'était que de 39,20 et de 41,30, alors qu'au jour de l'établissement du compte, le 20 juin 1920, il était monté à 66,25. Le Registrar chargé de procéder au règlement soutenait que c'était au cours de cette dernière date que devait être fixé le taux de conversion du change des lires en livres.

Les propriétaires du *Volturno* protestèrent contre cette prétention et la Cour de l'Amirauté se prononça en leur

faveur puisqu'elle déclara que la conversion devait être effectuée au cours du change au jour des réparations. Cette opinion, qui avait été également admise par la Cour d'appel, a été confirmée par la Chambre des Lords à la majorité de 4 voix (Lord Buckmaster, Sumner, Parmoor et Wrenbury) contre une (Lord Carson). L'appel interjeté par les propriétaires du *Celia* fut donc déclaré mal fondé.

Du 28 juillet 1921. — Chambre des Lords. — Juges : Lords Buckmaster, Sumner, Parmoor, Wrenbury et Carson. — Plaid. : W. N. Raeburn, K. C., et G. Langton, assistés de Thomas Cooper & C°, solicitors, pour les appelants ; Sir J. Simon, K. C., A. D. Bateson, K. C., et R. H. Balloch, assistés de W. A. Crump & Son, solicitors, pour les intimés.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Times Reports of Commercial Cases*, Vol. XXVII, p. 46.

La question ne semble pas avoir donné lieu à de nombreuses décisions judiciaires jusqu'à l'époque actuelle, en raison de la stabilité relative du cours des changes. Le principe semble avoir été posé à l'occasion de l'affaire Manners v. Pearson (1898) 1 Ch. 581, qui se présentait dans des circonstances tout à fait particulières mais au cours de laquelle le Juge Vaughan Williams déclarait : « La date à laquelle il faut se référer pour le taux de conversion du change est celle de l'inexécution du contrat et non pas celle du jugement ». Le juge Roche s'était prononcé au contraire en faveur de la date de la conversion au jour du jugement dans l'affaire Kirsch & C° v. Allen, Harding & C° (1919) 25 Com. Cas. 63, 174. Mais il devait revenir sur sa décision et déclarer que le taux de conversion devait être celui du jour du dommage ; Di Fernando v. Simon Smits (1920) 2 K. B. 704, 26 Comm. Cas. 37.

Se sont prononcés en ce sens le juge Bailhache, dans l'affaire Barry v. Van Den Hurk (1920) 2 K. B. 709, et le juge McCardie dans l'affaire Lebaupin v. Crispin (1920) 2 K. B. 714.

La jurisprudence des Etats-Unis semble avoir adopté le principe de la conversion au jour du jugement dans une affaire qui se trouvait compliquée, il est vrai, par des considérations de droit international privé ; Marburg v. Marburg (1866) 26 Maryland 8.

En ce sens Story, *Conflict of Laws*, 8e éd., n° 308 à 315, et Sidgwick, *Damages*, 9e éd. n° 274.

En France, la jurisprudence est assez indécise. Dans le sens de la conversion au jour du jugement, voir arrêt de la Cour de Rouen, 23 octobre 1918, ce Rec., XXXI, p. 376 et en particulier p. 380 ; dans le sens de la conversion au jour de la signification du jugement, voir jugement du Tribunal de comm. du Havre, du 19 déc. 1917, ce Rec., XXXI, p. 226, et spécialement p. 235 ; — dans le sens de la conversion au jour de la naissance de la dette, voir Trib. de comm. de la Seine, 20 nov. 1920 (*Gaz. Pal.*, 30 déc. 1920) et 4 déc. 1920 (ce Rec., XXXIII, p. 60).

COUR D'APPEL

15 juillet 1921

Avaries communes. Règles d'York et d'Anvers. Perte ultérieure du navire et de la cargaison.

Navire : « Penlee ».

Lorsque le connaissement prévoit que les avaries communes seront réglées conformément aux règles d'York et d'Anvers, le propriétaire du navire ne peut pas imposer aux chargeurs l'admission de ses avaries frais en avaries communes lorsque le navire et la cargaison se sont perdus avant l'arrivée au port de destination.

Chellew c. Royal Commission on Sugar Supply.

Le 29 janvier 1919, le *Penlee* quittait Cuba à destination de Queenstown avec un chargement de sucre ; le connaissement était établi avec référence aux règles d'York et d'Anvers pour le règlement des avaries communes.

Le navire dut faire relâche à Horta aux Açores afin de réparer les avaries causées par la tempête. Parmi les frais exposés pendant la relâche, les gages et vivres des officiers et de l'équipage, qui se montaient à 717 livres environ, étaient admissibles en avaries communes, conformément aux articles X et XI des Règles d'York et d'Anvers.

Le *Penlee* quittait Horta le 15 mars, mais le 18 le feu se déclarait à bord et deux jours après le navire devait être abandonné.

La question était de savoir si le propriétaire pouvait réclamer aux chargeurs une contribution d'avaries communes pour les 717 livres qu'il avait déboursées à Horta.

Le litige fut porté devant un arbitre, qui repoussa la prétention de l'armateur, et la sentence arbitrale fut confirmée par un jugement fortement motivé de la Cour Commerciale (Division du Banc du Roi) rendu par le Juge Sankey.

Sur appel interjeté par l'armateur, la Cour d'appel a confirmé la décision des premiers juges.

Du 15 juillet 1921. — Cour d'appel. — Juges : Lords Justices Bankes, Atkin et Scrutton. — Plaid. : W. A. Jowitt, assisté de Holman, Fenwick et Willan, solicitors, pour l'appelant ; C. T. Le Quesne, assisté de Waltons & C°, solicitors, pour les intimés.

Observations. — Voyez le texte de cette décision dans *The Times Reports of Commercial Cases*, vol. XXVII, p. 1.

La pratique judiciaire anglaise refuse l'admission d'une avarie dommage en avaries communes lorsque le navire et sa cargaison se perdent avant d'arriver au port de destination. En ce sens : Lowndes, *On General Average*, 5e ed., p. 302. Mais cette règle est-elle également applicable lorsqu'il s'agit non plus d'une avarie dommage, mais d'une avarie frais ?

Sur ce point, la doctrine anglo-américaine est fort partagée. Certains auteurs estiment qu'il y a lieu à contribution parce qu'une avarie frais se traduit par la naissance d'une obligation certaine et définitive à la charge de chacun des membres de la masse contribuable. En ce sens : Philipps, *On Insurance*, 5e ed., nos 1317 et 1319 ; Arnould, *On Marine Insurance*, 9e ed., n° 976, et également, semble-t-il, Lowndes, *op. cit.*, p. 302. D'autres, au contraire, prétendent qu'il n'y a pas lieu de distinguer entre les avaries frais et les avaries dommages, car le règlement d'une avarie commune ne peut se faire pratiquement qu'au port de destination, et qu'au surplus l'avarie commune ne suppose pas seulement un sacrifice fait par l'un des participants à l'expédition maritime mais un bénéfice réalisé par les autres. En ce sens Mac Arthur, *On Marine Insurance*, 2e ed., p. 205, note *a*,

et aussi, mais avec quelques réserves, Carver, *Carriage by sea*, n° 428. Telle est également la pratique des dispacheurs anglais (Arnould, *op. cit.*, n° 977).

La jurisprudence anglaise n'a pas encore eu à se prononcer sur la question de savoir si, d'après la Common Law, l'admission en avaries communes des avaries frais est subordonnée à l'arrivée du navire au port de destination. Voir, cependant, le jugement rendu dans l'affaire Fletcher v. Alexander (1868, L. R. 3 C. P. 375), qui sembleraient assez favorable à cette interprétation. Comp. le jugement rendu dans l'affaire *Mary Thomas* (1894, P. 108) où il ne s'agissait pas à proprement parler, il est vrai, d'avaries communes mais d'interprétation d'une police d'assurance. Il est permis de supposer, ainsi que l'a fait remarquer Lord Justice Scrutton en rendant le jugement ci-dessus rapporté, que c'est afin d'éviter les inconvénients de cette divergence d'opinions doctrinales et d'incertitude jurisprudentielle que la règle XVII des Règles d'York et d'Anvers a prévu formellement que la contribution d'avaries communes doit s'effectuer sur la base de la valeur des divers éléments de la masse contribuable au port de destination.

Dans l'espèce actuelle, le connaissement se référait formellement aux Règles d'York et d'Anvers. Il ne pouvait donc y avoir de difficulté, en fait, pour refuser l'admission en avaries communes des avaries frais exposées par l'armateur alors que le navire avait disparu avant d'arriver au port de destination.

Au point de vue de la Common Law, la question reste entière ; mais la généralisation dans les connaissements des références aux Règles d'York et d'Anvers lui enlève beaucoup de son importance pratique.

Il en est de même en France où, en l'absence d'une référence expresse aux Règles d'York et d'Anvers, il est très discutable que le sacrifice consenti en vue de l'expédition maritime doive avoir produit un résultat utile pour pouvoir être classé en avarie commune.

Voir, à ce sujet, Ripert, *Dr. Marit.*, II, n°s 2028 et suiv., et les références citées ; comp. Seine, 4 décembre 1920, ce Rec., XXXIII, p. 60.

COUR D'APPEL

15 juillet 1921

Charte-partie. Perte du navire. Responsabilité de l'affréteur.

Navire : « Thrasyvoulos ».

Lorsqu'une charte-partie dispense l'affréteur de l'obligation de restituer le navire au cas de perte de ce dernier, cette dispense ne s'étend pas au cas où la perte du navire est due à la faute des agents de l'affréteur.

Dans ce cas, l'affréteur est responsable alors même que la perte ne serait qu'une conséquence éloignée de l'acte d'imprudence que l'on reproche à ses préposés.

Polémis c. Furness, Withy and C°, Ltd.

Le 21 février 1917, Furness Withy and C°, Ltd, avaient affrété à M. Polémis le navire *Thrasyvoulos*, suivant charte-partie qui prévoyait que les affréteurs devaient restituer le navire en bon état, sauf au cas de perte (unless lost), cas auquel le fret devait cesser depuis le jour de la perte ou celui des dernières nouvelles. Le navire avait chargé une cargaison de pétrole à destination du Maroc. En cours de voyage, la benzine vint à couler et il en résulta dans la cale une accumulation de vapeurs de pétrole. A l'arrivée à Casablanca, le navire fut déchargé par des Arabes, qui étaient employés par la Cie Transatlantique, agent des affréteurs. Par suite de la négligence de l'un d'eux, une planche qui avait été placée en travers des panneaux tomba de l'entrepont dans la cale. La chute produisit une étincelle qui mit le feu aux vapeurs de pétrole. Celles-ci s'enflammèrent, un incendie se déclara et le navire fut complètement détruit.

M. Polémis réclama aux affréteurs le remboursement de la valeur du navire. Ceux-ci prétendirent repousser cette réclamation par le double motif que, d'une part, le dommage était une conséquence trop éloignée de l'acte d'imprudence que l'on reprochait à leurs agents, et que, d'autre part, ils se trouvaient exonérés de toute responsabilité en raison des clauses de la charte-partie qui prévoyait que les risques de

perte par suite d'incendie étaient mutuellement exceptés. Les arbitres se prononcèrent en faveur de l'armateur et leur sentence fut confirmée par une décision de la Cour Commerciale (Division du Banc du Roi), en date du 5 mai 1921, rendue par le Juge Sankey.

Les affréteurs ayant interjeté appel de cette décision, la Cour d'appel déclara l'appel mal fondé. Elle estima que les dommages ne pouvaient pas être considérés comme une conséquence éloignée de l'acte d'imprudence que l'on reprochait aux agents des affréteurs. Elle considéra en outre que la clause d'exonération mutuelle de responsabilité au cas d'incendie ne s'appliquait pas au cas où l'incendie avait été provoqué par l'imprudence de l'un des intéressés ou de ses préposés.

Du 15 juillet 1921. — Cour d'appel. — Juges : Lords Justices Bankes, Warrington et Scrutton. — Plaid. : R. A. Wright, K. C., et S. L. Porter, assistés de Downing, Handcock, Middleton et Lewis, solicitors, pour les appelants ; F. D. Mackinnon, K. C., et H. C. S. Dumas, assistés de Holman, Fenwick et Willan, solicitors, pour l'intimé.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Times Report of Commercial Cases*, Vol. XXVII, p. 25.

La question de l'étendue de la responsabilité quasi-délictuelle est particulièrement délicate. A partir de quel moment doit-on estimer que la conséquence d'un acte fautif est trop éloignée pour qu'on puisse en rendre responsable l'auteur de l'acte incriminé ?

Il ne sert de rien de déclarer que l'individu n'est responsable que des conséquences qui sont à la fois naturelles et probables de ses actes. Une telle définition a en effet le tort de suggérer à l'esprit qu'il peut y avoir des conséquences naturelles qui ne sont pas probables, et des conséquences probables qui ne sont pas naturelles.

On sait à ce sujet l'importance de la considération de la « causa proxima » dans la théorie anglaise de l'assurance maritime. Cependant, les magistrats anglais estiment fréquemment qu'elle n'est qu'un prétexte à des discussions métaphysiques que les juristes doivent éviter. En ce sens, voir les considérants de Sir S. Evans dans l'affaire *H. L. S. London* (1914) P. 72, et de Lord Sumner dans l'affaire Weld Blundell v. Stephens (1920) A. C. 956, p. 983.

On prétend quelquefois résoudre la difficulté en faisant appel à la considération de ce que peut prévoir un homme raisonnable. Mais de telles suppositions sont ambiguës ainsi que l'a justement remarqué Sir F. Pollock dans son traité *Law of Torts*, 11e éd., p. 39 et suiv. En effet, la considération de ce que peut prévoir l'homme raisonnable sert à déterminer uniquement si un acte est fautif ou non fautif. Mais peut-elle également, en admettant qu'un acte soit fautif, déterminer quelles sont les conséquences plus ou moins éloignées de cet acte dont l'auteur doit être considéré comme responsable ?

L'ancienne jurisprudence anglaise était sur ce point assez confuse, mais elle paraît bien être désormais fixée dans le sens que, du moment où un acte a été reconnu fautif, son auteur est responsable de toutes ses conséquences même les plus éloignées. Ce principe semble avoir été posé pour la première fois avec netteté par Chanell B., dans les considérants du jugement rendu par la Cour de l'Echiquier dans l'affaire Smith v. London and South Western Railway C° (1870) L. R. 6. C. P. 14. En ce sens, Rigby v. Hewit (1850) 5 Ex. 240, et Greenland v. Chaplin (1850) 5 Ex. 243. Il a été formellement consacré dans deux affaires récentes : *The London* (1914) P. 72, et West Blundell v. Stephens (1920) A. C. 956.

Dans l'espèce, la charte-partie prévoyait que les risques d'incendie étaient mutuellement exceptés ; mais à défaut d'indication plus précise, cette exception ne visait que l'incendie fortuit et non l'incendie fautif. Il a été jugé en ce sens que la clause d'exception mutuelle d'un risque maritime ne peut être invoquée en l'absence d'une clause d'exonération du connaissement par le propriétaire du navire lorsque le risque s'est produit par suite de la négligence de l'un de ses préposés ; L. J. Bowen dans l'affaire Steinman v. Angier (1891) 1 Q. B. 619, p. 623.

HAUTE-COUR DE JUSTICE

Division du Banc du Roi
Cour Commerciale

25 novembre 1919

Perte par risque de guerre d'un navire réquisitionné Valeur d'estimation du navire.

Navire : « Persier ».

Lorsqu'un navire réquisitionné par le Gouvernement anglais disparaît par suite de risque de guerre et que la charte-partie avait mis à la charge de l'affréteur, c'est-à-dire du Gouvernement anglais, l'obligation de rembourser au propriétaire la valeur d'estimation du navire, cette valeur d'estimation doit être considérée non comme la valeur d'achat du navire ou sa valeur de remplacement sur un marché étranger, mais comme sa valeur réelle sur le marché anglais au moment du sinistre.

Shipping Controller c. Lloyd Belge, Ltd.

Le 30 mai 1916, le Lloyd Belge achetait le navire *Persier* pour la somme de £ 129.500. Ce navire fut réquisitionné par le Gouvernement britannique suivant charte-partie type connue sous le nom de T. 99, dont la clause 19 prévoit expressément que, au cas où le navire vient à périr par suite d'un risque de guerre, le Gouvernement britannique doit payer au propriétaire sa valeur d'estimation (ascertained value) au moment de la perte. Le *Persier* fut coulé par l'ennemi le 11 novembre 1917. A ce moment, la valeur du navire sur le marché anglais était de £ 111.000. Mais en raison des règles édictées par le Gouvernement anglais, les armateurs, en leur qualité d'étrangers, ne pouvaient acheter sur le marché britannique un autre navire destiné à remplacer celui qu'ils avaient perdu.

Or, à cette époque, le prix des navires sur le marché neutre était de £ 65 par tonne, ce qui, pour un navire du type du *Persier*, représentait une valeur de remplacement de £ 432.900.

Les propriétaires réclamèrent cette somme au Gouverne-

ment anglais, prétendant qu'elle représentait la valeur d'estimation au moment de la perte. A défaut du paiement de cette somme, ils réclamaient le remboursement de la somme de £ 129.500, montant du prix d'achat du *Persier*. Le Shipping Controller soutenait au contraire que la valeur d'estimation du *Persier* était sa valeur d'estimation sur le marché britannique et qu'elle représentait dans l'espèce la somme de £ 111.000. L'affaire vint devant arbitre qui se prononça en faveur du Shipping Controller.

Sur appel des armateurs, devant la Cour Commerciale (Division du Banc du Roi), le Juge Sankey confirma la sentence arbitrale.

« Le montant de ce qui devait être payé au propriétaire « en vertu du contrat, dit le jugement, n'est pas la valeur « de remplacement ni la valeur d'achat du navire, mais « sa valeur d'estimation au moment de la perte et qui a « été estimée par le tiers arbitre à la somme de £ 111.000. « Les propriétaires n'ont pas le droit de réclamer près d'un « demi-million de livres pour se procurer sur le marché « neutre un autre navire en remplacement de celui qu'ils « ont perdu pour la seule raison qu'ils n'avaient pas le « droit de remplacer celui-ci en en achetant un autre sur « le marché anglais. La valeur d'estimation du navire, « soit 111.000 livres, est le maximum de ce que les propriétaires auraient obtenu s'ils avaient été anglais ; il n'y « a pas de raison pour leur verser une somme trois fois « plus forte parce qu'ils sont étrangers. En effet, les propriétaires réclament une somme aussi considérable non « pas parce qu'elle correspond à la valeur d'estimation du « navire, mais parce qu'elle est la valeur d'estimation d'un « autre navire de remplacement sur le marché neutre. »

Du 25 novembre 1919. — Division du Banc du Roi. — Sankey, Juge. — Plaid. : Sir E. Pollock (S.-G.) et Dunlop K. C., assistés du Solicitor du Trésor, pour le Shipping Controller ; R. A. Wright, K. C., et Simey, assistés de William A. Crump & Son, solicitors, pour les armateurs.

Observations. — Voyez le texte de cette décision dans *Aspinall's Maritime Law Cases*, vol. XIV, p. 565.

Sur le principe que, au cas de réquisition d'un navire qui vient à se perdre, l'indemnité qui est allouée par l'Etat au propriétaire du navire réquisitionné ne doit être ni le

prix d'achat du navire, ni sa valeur de remplacement, mais seulement sa valeur exacte au jour où il a été perdu, voir : The Colombus (1849) 3 W. R. 158 ; The Clyde (1856) Swab. 23 ; The Iron Master (1859) Swab. 441, — et plus récemment, The Philadelphia (1917), XIV Asp. Mar. Law Cas. 68.

Telle semble être également la jurisprudence des tribunaux des Etats-Unis. En ce sens, The Laura Lee, 24 Fed. Rep. 483.

Voir cependant en sens contraire, The Harmonides, IX Asp. Mar. Law Cas. 354, dans lequel il a été décidé en Angleterre que la valeur du navire n'était pas sa valeur objective sur le marché, mais la valeur subjective qu'elle pouvait présenter pour le propriétaire.

La jurisprudence française admet également que l'indemnité de réquisition doit être établie sur la base de la valeur intégrale du navire, mais elle est partagée sur le point de savoir si cette valeur doit être déterminée au jour de la réquisition ou au jour de la perte. — Voir à ce sujet, Cour d'appel d'Aix, 1er juin 1920, ce Rec., XXXII, p. 380, la note et les renvois.

HAUTE-COUR DE JUSTICE

Division du Banc du Roi
Cour Commerciale

28 juillet 1921

Connaissement. Chargement en pontée. Avis non obligatoire.

Navire : « Poldiep ».

La clause d'un connaissement autorisant l'armateur à charger en pontée lui permet de charger sur le pont toutes les marchandises qui font l'objet du connaissement, alors même que, en raison de leur nature, il n'est pas d'usage de les charger en pontée.

Par ailleurs, cette même clause n'impose pas à l'armateur l'obligation d'avertir les chargeurs que les marchandises ont été placées sur le pont afin de leur permettre de

se couvrir par une assurance contre les risques spéciaux de pontée.

Armour & C°, Ltd c. Léopold Waldford (London), Ltd.

Le 18 mars 1919, la Maison Armour & C° chargeait à Londres, à bord du *Poldiep*, 25 tonnes de bougies à destination d'Anvers, suivant connaissement qui prévoyait entre autres clauses que l'armateur avait le droit de charger les marchandises sur ou sous le pont.

La cargaison fut chargée sur le pont mais au cours du voyage, qui s'effectua par gros temps, une partie fut enlevée par la mer, tandis que le reste subissait de graves avaries.

Les chargeurs réclamèrent à l'armateur des dommages-intérêts pour le motif qu'ils n'avaient pas eu leur attention suffisamment attirée sur la clause relative au chargement en pontée, qui est une clause exceptionnelle. Ils invoquaient en outre que cette clause devait s'interpréter raisonnablement et ne pouvait être appliquée à des marchandises qui, en raison de leur nature, ont l'habitude d'être chargées dans la cale. Ils prétendaient enfin que l'armateur avait eu le tort de ne pas les avertir que les marchandises avaient été chargées sur le pont, ce qui ne leur avait pas permis de s'assurer contre les risques spéciaux de chargement en pontée.

L'affaire fut portée devant la Cour Commerciale (Division du Banc du Roi) et le juge McCardie se prononça en faveur de l'armateur.

Il estima que la clause avait un effet obligatoire vis-à-vis des chargeurs, qu'elle donnait à l'armateur la faculté de charger sur le pont des marchandises qui faisaient l'objet du connaissement quelle que soit leur nature, et enfin qu'elle ne lui imposait pas l'obligation d'aviser les chargeurs du chargement en pontée.

Du 28 juillet 1921. — Division du Banc du Roi. — Juge : McCardie. — Plaid. : W. N. Raeburn, K. C., et H. Claughton Scott, assistés de F. L. Long, solicitor, pour les demandeurs ; R. A. Wright, K. C., et D. N. Pritt, assistés de Lawrence Jones & C°, solicitors, pour les défendeurs.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Times Reports of Commercial Cases*, vol. XXVII, p. 37.

1° L'armateur a le droit de charger sur le pont lorsque le chargeur l'y a autorisé en signant le connaissement. En ce sens, Carver's *Carriage by sea*, n° 281. Dans l'espèce, le chargeur prétendait que ce n'est pas l'usage que les bougies soient transportées sur le pont. Mais il avait accepté le connaissement qui donnait à l'armateur le droit de transporter les marchandises en pontée sans aucune restriction. Or, il est certain que les clauses d'un connaissement doivent être appliquées complètement au voyage pour lequel le connaissement est établi. En ce sens : Scrutton, *On charterparties and bills of lading*, 10e édit., sous l'art. 99, p. 283.

2° En fait, les armateurs anglais avertissent généralement leurs chargeurs que les marchandises sont chargées sur le pont afin de leur permettre de se faire couvrir par une assurance. Mais cette pratique n'a rien d'obligatoire et l'obligation de s'y conformer n'était nullement impliquée par la nature du contrat. En effet, si le juge anglais a le droit de rechercher l'intention des parties afin de donner effet à une convention dont les termes sont obscurs (L. J. Bowen dans le jugement de The Moorcock (1889) 14 P. D. 64), il faut que cette intention découle non seulement naturellement, mais en outre, nécessairement des termes du contrat (Lord Esher, dans le jugement de Hamlyn v. Wood (1891) 2 Q. B. 488). Tel n'était pas le cas dans l'espèce.

On admet, au contraire, en France, que le capitaine qui charge en pontée doit en aviser les chargeurs alors même que cette faculté lui aurait été reconnue par le connaissement et cela afin de leur permettre de s'assurer contre les risques de pontée. En ce sens, Cassation, 5 juin 1920, ce Rec., XXXII, p. 306 ; Le Havre, 29 janvier 1919, *ibid.*, XXXI, p. 532 ; — comp. Cour d'Aix, 1er juillet 1915, *ibid.*, XXX, p. 506.

Toutefois, est valable la clause dispensant le capitaine du préavis relatif au chargement en pontée. En ce sens, Marseille, 21 mars 1902, ce Rec., XVII, p. 602 ; 13 janvier 1913, *ibid.*, XXIX, p. 395 ; — comp. Cour de Rouen, 28 mai 1913, *ibid.*, XXIX, p. 352.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BELGE

Par Constant Smeesters, Avocat au barreau d'Anvers,
Secrétaire général de l'Association Belge du Droit maritime.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

17 novembre 1921

Surestaries. Pluralité de destinataires. Délais unique et divisible.

Navire : « Woodfield ».

D'après l'usage en vigueur à Anvers, le délai de starie pour les steamers comporte un nombre de jours ouvrables calculés sur le poids total de la cargaison à débarquer et conforme au délai d'accostage fixé par le Règlement communal.

Ce délai est divisible en ce sens que les destinataires se le partagent proportionnellement aux quantités qu'ils ont à recevoir.

Il est unique en ce sens que le capitaine n'a droit à des surestaries que si le temps alloué pour le déchargement de la cargaison totale se trouve dépassé.

Cap. Kilty c. Plouvier et Dreyfus.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Vu l'exploit d'ajournement du huit octobre 1913, enregistré, tendant à entendre condamner les défendeurs, solidairement ou l'un à défaut de l'autre, ou chacun pour sa part et portion à payer au demandeur à titre de dommages-intérêts du chef de surestaries, la somme de 2.600 francs sauf à libeller, augmenter ou diminuer en cours d'instance ;

Attendu que parties s'accordent à reconnaître que la clause régissant la starie stipulait que celle-ci serait réglée conformément à l'usage du port de destination ;

Attendu que d'après l'usage en vigueur à Anvers le délai de starie pour les steamers comporte un nombre de jours

ouvrables calculé sur le poids total de la cargaison à débarquer en ce port, et conforme au délai d'accostage fixé par le règlement communal ; que ce délai est unique et divisible en ce sens que les destinataires se le partagent proportionnellement aux quantités qu'ils ont à recevoir mais que le droit du capitaine à l'obtention de surestaries n'existe que si le temps alloué pour le déchargement de la totalité de la cargaison se trouve dépassé ; que les quantités à recevoir par jour constituent une moyenne et non un minimum, car on ne saurait exiger que les céréales logées en sacs se déchargent aussi rapidement que les céréales en vrac, pour lesquelles le capitaine peut recourir à l'emploi des élévateurs et il est clair également : 1° qu'il faut tenir compte des facilités d'accès aux cales et de leurs dimensions et 2° que lorsqu'il ne reste plus de marchandises dans toutes les cales, la quantité à recevoir par jour est d'autant plus petite que le nombre des cales encore occupées est moins grand ;

Attendu qu'en l'espèce le demandeur reconnaît que la planche a commencé le jeudi cinq juin 1913 et que son vapeur a débarqué 5.249 tonnes de céréales ;

Attendu que la quantité moyenne à recevoir par jour par l'ensemble des destinataires était donc de 530 T. par jour ouvrable ce qui représente un délai global de 10 jours ouvrables, que la starie a donc couru le jeudi 5, le vendredi 6, le samedi 7, le lundi 9, le mardi 10, le mercredi 11, le jeudi 12, le vendredi 13, le samedi 14 et pour expirer le lundi 16 juin ;

Attendu que le demandeur reconnaît que le déchargement se termina le lundi 16 juin au soir ;

Attendu que pour justifier sa réclamation de surestaries à charge des défendeurs le demandeur est obligé de méconnaître les principes exposés ci-dessus ; que, sans doute, il n'est pas permis à un destinataire de se livrer à une sorte de chantage en exigeant du capitaine du « despatch money » sous peine d'interrompre la réception ou d'effectuer celle-ci avec une lenteur voulue ; que les conventions doivent s'exécuter de bonne foi, et que pareille manœuvre serait condamnable en vertu de l'essence même de la convention d'affrètement et en vertu de l'adage « malitiis non est indulgendum », mais que le demandeur ne parvient à établir aucune faute de ce genre dans le chef d'aucun des deux défendeurs ;

Par ces motifs,

Déclare l'action non fondée, en déboute le demandeur, le condamne aux dépens. »

Du 17 novembre 1921. — Prés. : M. de Brouckère ; Référ. : M. Ayou ; plaid. : Mes G. van Doosselaere (pour le capitaine Kilty) et E. Vandenbosch (pour les défendeurs).

Observations. — La jurisprudence belge a généralement admis la divisibilité du délai de starie ; voyez, en ce sens, Bruxelles, 4 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 181 ; 6 déc. 1901, *ibid.*, XVII, p. 498 ; 3 juin 1905, *ibid.*, XXI, p. 508 ; 31 mai 1906, *ibid.*, XXII, p. 366 ; Gand, 24 nov. 1903, *ibid.*, XX, p. 106. — En sens contraire : Anvers, 12 mai 1900, *ibid.*, XVI, p. 106 ; 2 février 1901, *ibid.*, XVI, p. 549. — Cf. de Valroger, t. II, n° 702 ; Desjardins, t. III, n° 829 ; Carver, sect. 640.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

5 janvier 1922

Navigation intérieure. Mandat *ad litem* du batelier. Frais de veille. Responsabilité en cas de vol.

Bateau : « Jonge-August ».

I. — *En matière de navigation intérieure, l'action du chef d'avarie ou de manquant doit être dirigée contre l'armateur qui est seul responsable et non contre le batelier.*

II. — *L'armateur qui se fait payer les frais de veille sur toute la quantité mentionnée au connaissement répond du vol à quai même s'il a prévenu le destinataire de ce que, à défaut d'enlèvement immédiat, il ne répondait pas des dommages, avaries ou de tous autres risques.*

Produce Brokers Company c. Dens et Cie, batelier de Petter et la Schelde en Leie.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Vu l'exploit d'ajournement du 22 mars 1920, enregistré,

tendant à entendre condamner solidairement : 1° Léon Dens & C° ; 2° le batelier A. De Petter, conduisant le bateau *Jonge-August*, à payer à la Société Anonyme The Produce Brokers Cy (Antwerp) la somme de francs 1.209,50 à titre de dommages-intérêts, du chef de manquant d'un fût d'huile de lin ;

Vu l'exploit d'ajournement du 29 octobre 1921, enregistré, tendant à entendre condamner la Société Schelde en Leie, solidairement avec Léon Dens & C° et avec le batelier A. De Petter, à payer à la Société Anonyme The Produce Brokers Cy (Antwerp) la somme de francs 1.209,50, à titre de dommages-intérêts du chef du manquant susdit ;

Attendu que les causes introduites par les exploits susvisés sont connexes, qu'il échet de les joindre ;

I. — Attendu qu'il résulte des éléments de la cause que l'armateur du bateau *Jonge-August* était la Société Schelde en Leie, que Léon Dens & C° n'ont agi qu'en qualité de mandataires de cette Société dont ils étaient les agents, que le batelier A. De Petter n'a agi qu'en qualité de préposé de l'armement, que la demanderesse connaissait ces divers détails et que ni Dens & C° ni le batelier n'ont commis un délit ou un quasi-délit ; que, dans ces conditions, la Société Schelde en Leie peut seule avoir à répondre envers la demanderesse du manquant litigieux, et que les deux autres défendeurs doivent être mis hors de cause sans frais (voir loi du 25 août 1891 sur le contrat de transport, art. 3 et 4, livre II du Code de commerce, art. 46 et 273, et Van Bladel, n°s 199 et 478 à 484) ;

II. — Attendu que la Société Schelde en Leie reconnaît qu'elle avait à délivrer à la demanderesse 116 fûts d'huile de lin et qu'elle ne lui en a délivré que 115 ; mais elle prétend que le fût manquant a été volé à quai, après son débarquement à Anvers, et que les accords liant les parties l'exonèrent de pareille perte ;

Sur ce :

a) Attendu que la défenderesse ne prouve pas le vol allégué par elle ; qu'elle établit seulement que, le 3 février 1920 soit quatre jours après le débarquement de la cargaison, un employé de Dens & C° a déposé plainte à charge d'inconnu, du chef d'un vol d'un fût d'huile de lin et que les investigations de la police n'ont donné aucun résultat ; mais que ce fait, à lui seul, ne prouve qu'une chose, c'est

que Dens & C° ayant constaté à un moment donné que le lot qui se trouvait à quai ne contenait que 115 fûts, au lieu de 116, ont pensé que ce manquant était, peut-être, attribuable à un vol à quai, il ne démontre pas que le fût manquant avait été déchargé du bateau à Anvers ; et Dens & C°, eux-mêmes, n'avaient aucune certitude à ce sujet, puisque le 10 février, ils ont dit à la demanderesse que ce fût avait été retrouvé à Gand (non volé) et quelques jours plus tard ils lui ont présenté un baril qui ne lui était pas destiné, qui ne contenait même pas d'huile de lin et qu'elle a, en conséquence, refusé ;

b) Attendu qu'en supposant même que le fût manquant eût été volé à destination, encore la défenderesse répondrait-elle de cette perte envers la demanderesse ; car parties s'accordent à reconnaître qu'elle a réclamé à la demanderesse et touché d'elle fr. 50 pour veilles sur les 116 fûts du 30 janvier au 4 février 1920, soit pour toute la durée du séjour de la marchandise à quai ; qu'il est vrai qu'en avisant la demanderesse à l'arrivée de la marchandise, la défenderesse lui avait déclaré, le 30 janvier, que si les fûts n'étaient pas reçus immédiatement, des frais de veille, de magasinage et autres seraient portés en compte suivant le tarif et sans que la Société fût responsable du chef de dommages, d'avarie ou de tous autres risques ; mais que les conventions doivent s'interpréter de bonne foi, et que la demanderesse payait la défenderesse pour lui faire veiller la marchandise ; que la défenderesse répondait donc du vol à quai ;

III. — Attendu qu'il résulte des éléments de la cause que le fût manquant avait une valeur de fr. 1.209,50 ;.

Par ces motifs,

Joignant les causes introduites par les exploits susvisés, du 22 mars 1920 et du 29 octobre 1921, met Léon Dens & C° et le batelier A. De Petter hors cause sans frais ; condamne la Société Schelde en Leie à payer à la Société Anonyme The Produce Brokers Cy (Antwerp) la somme de fr. 1.209,50, à titre de dommages-intérêts du chef de manquant d'un fût d'huile de lin, avec les intérêts judiciaires et les dépens des deux actions ;

Déclare le jugement sauf quant aux dépens exécutoire nonobstant appel et sans caution. »

Du 5 janvier 1922. — Prés. : M. Claes ; Réf. : M. Ayou ; plaid. : Mes Constant Smeesters (pour la Produce Brokers Cy)

et De Schryver (pour Dens & C°, de Petter et la Schelde en Leie).

Observations. — I. — La jurisprudence belge refuse le reconnaître au batelier le mandat *ad litem* que le droit maritime confère au capitaine (Anvers, 14 juillet 1898, Bat. Wyckmans c. Vandevelde ; Bruxelles, 13 février 1912, *Pand. Pér.*, 1913, n° 118 ; Anvers, 8 janvier 1914, *Le Droit Maritime*, p. 435 ; Van Bladel, n°s 202, 208 et 209).

Il y a là une grave lacune dans le système de notre droit fluvial, car si l'on applique strictement ce principe, il faut en conclure que l'action du porteur du connaissement en cas d'avarie ou de manquant ne sera recevable que si elle est dirigée contre le propriétaire du bateau. Or, le destinataire peut ignorer le nom de ce propriétaire et peut n'avoir aucun moyen pratique de le découvrir.

II. — Le connaissement ne contenant aucune clause exonérant l'armement en cas de vol, l'armateur était de plein droit responsable du manquant éventuel. L'armement avait toutefois prévenu le destinataire de l'arrivée de la marchandise en stipulant qu'il déclinait toute responsabilité en cas de perte ou avarie à quai. Il avait fait veiller la marchandise et avait calculé les frais de veille sur l'intégralité de la quantité déchargée. L'armement qui se fait rémunérer pour veiller la marchandise peut-il raisonnablement s'exonérer de toute responsabilité en cas de vol ? Le Tribunal résout la question négativement. Comparez Anvers, 1er juin 1882, *Jur. Anv.*, 1882, p. 339 ; 20 janvier 1883, *ibid.*, 1883, p. 44 ; 7 avril 1883, *ibid.*, p. 329 ; 14 juillet 1890, *ibid.*, 1890, p. 319 ; 16 janvier 1896, *ibid.*, 1896, p. 93 ; 12 mars 1900, *ibid.*, 1900, p. 265. Voyez aussi le jugement du 10 janvier 1922, rapporté ci-dessous.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

10 janvier 1922

Connaissement. « Negligence clause ». Manquant au débarquement. — Vol sur quai après déchargement. Frais de veille. Responsabilité de l'armement.

Navire : « Ubier ».

I. — *En principe, la « negligence clause » ne suffit pas pour exonérer l'armement en cas de manquant, la perte pouvant avoir une autre cause que la négligence du capitaine. Mais la relation de cause à effet entre le manquant et la négligence du capitaine peut résulter d'un ensemble de présomptions suffisamment précises et concordantes.*

La « negligence clause » n'a pas seulement pour effet de renverser le fardeau de la preuve. Elle a pour effet d'exonérer l'armement si l'avarie est due à une faute du capitaine.

II. — *L'armement n'est pas fondé à invoquer la « negligence clause » pour s'exonérer des conséquences d'un vol commis après le déchargement alors que la marchandise se trouve à quai sous sa garde et qu'il porte en compte des frais de veille.*

G. Buurmans & C° c. Cap. Lambé.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Vu la citation du 22 juin 1920, enregistrée, tendant à voir condamner le capitaine défendeur au paiement de fr. 20.000, à titre de dommages-intérêts du chef de manquant à la délivraison, de la mauvaise répartition des ramassis et de manquants provenant de vol et de pillage sur quai ;

Attendu que le défendeur invoque la « negligence clause » ;

Attendu que s'il est vrai, ainsi que le soutient la demanderesse, qu'il ne suffit pas à l'armement d'invoquer la « negligence clause » puisqu'il est possible que les manquants et avaries proviennent d'autres causes que d'une faute ou d'une négligence du capitaine, il existe cependant dans la cause des présomptions suffisamment précises et concor-

dantes pour admettre que les manquants à la délivraison sont dûs à une faute du capitaine ; qu'en effet, comme le capitaine ne précise pas la cause du manquant, il doit dès lors être admis, ou bien que les colis manquants ont été embarqués et alors, s'il n'ont pas été délivrés, c'est qu'ils ont disparu par suite d'un vol ou que le capitaine ne les a pas délivrés à la suite d'une erreur ; qu'en admettant l'hypothèse du vol ou de la non-délivrance par suite d'une erreur, l'armement est fondé à invoquer la « negligence clause » qui couvre ces deux cas ; ou bien, que la marchandise n'a pas été embarquée, le capitaine a commis alors la faute de délivrer un connaissement mentionnant l'embarquement du nombre de colis sur lequel à la délivraison on constate qu'il manque un certain nombre ; qu'ainsi encore la « negligence clause » s'applique ;

Attendu qu'en ce qui concerne les dommages-intérêts réclamés du chef de la mauvaise répartition du ramassis, la demanderesse plaide à tort que la « negligence clause » invoquée ne serait pas d'application, qu'elle n'aurait pas la portée que le défendeur lui attribue, qu'elle a simplement pour effet de renverser le fardeau de la preuve et d'exonérer le capitaine de la présomption de responsabilité pour bris de sacs et pour le manquant qui en a été la conséquence ; qu'en effet, cette clause a une portée absolue et n'a pas seulement pour effet de renverser le fardeau de la preuve (voir Smeesters, *Droit maritime*, n° 533) ; qu'au surplus, en admettant que le ramassis signalé par la demanderesse existait réellement, le capitaine, en ne le répartissant pas équitablement, a commis une faute, dès lors l'armement est fondé à invoquer la « negligence clause » ;

En ce qui concerne les 440 kilos de différence de poids, provenant de vol et de pillage sur quai :

Attendu qu'ici l'armement ne peut invoquer la « negligence clause » puisque le contrat de transport, qui seul est affecté par cette clause, était achevé, les marchandises ayant été déchargées l'armement sera responsable parce que la marchandise est restée sous sa garde sur quai, garde pour laquelle l'armement a porté des frais de veille en compte, frais qui ne lui sont pas dûs en vertu du connaissement ; que l'armement a stipulé lui-même que les colis seront reçus et livrés à la diligence du capitaine sous palan le long du bord du vapeur ; que le défendeur conteste le manquant ; que

cependant quand la demanderesse a signalé au défendeur le 30 mai 1920 qu'un manquant de 440 kilos avait été constaté contradictoirement avec les préposés du défendeur, celui-ci n'a pas contredit le fait ; il s'est contenté de dire vaguement qu'il ne contestait pas que quelques sacs aient pu échapper à la surveillance ; que la réalité du manquant se trouve donc suffisamment établie ; qu'il échet d'avoir recours à la mesure d'instruction ci-après pour en établir la valeur ;

Par ces motifs,

Dit pour droit le défendeur responsable du manquant sur quai de 440 kilos café et désigne M. Lambrechts, courtier en cafés, rue Lozane, à Anvers, avec mission de concilier les parties si faire se peut, sinon de donner son avis sur la valeur de ce manquant, ordonne aux parties de remettre ou de communiquer au dit arbitre-rapporteur tous leurs livres, comptes, correspondances et pièces justificatives et de lui fournir contradictoirement tous les renseignements de nature à éclairer sa mission ;

Déboute la demanderesse du surplus de sa demande ;

Donne acte au défendeur de ce qu'il évalue le litige à plus de 3.000 francs quant à la compétence ;

Réserve les dépens ;

Dit le jugement exécutoire nonobstant appel et sans caution. »

Du 10 janvier 1922. — Prés. : M. Rubbens ; Réf. : M. Baetens ; plaid. : Me A. Vandevorst (pour Buurmans & Co) et Me R. Vrancken (pour le cap. Lambé).

Observations. — I. — Bien que le Tribunal ait, en fait, appliqué dans l'espèce la « negligence clause » et exonère l'armement, il a maintenu le principe qu'il avait déjà consacré par ses jugements du 9 décembre 1913 (*Le Droit Maritime*, 1914, p. 569) et du 20 mars 1920 (*Jur. Anv.*, p. 136). L'armement qui invoque à son profit le bénéfice d'une clause l'exonérant de la négligence de ses préposés doit prouver que le manquant est réellement dû à une faute de ses préposés. Si la cause du manquant est inconnue, cette preuve n'est pas rapportée. La clause exonère en effet l'armement de certains faits qui peuvent avoir pour conséquences une perte ou une avarie, la clause vise la cause du dommage et non pas l'effet ou le résultat.

Depuis les arrêts de la Cour de cassation de France du 18 juillet 1900 (ce Rec., t. XVI, p. 145) et du 2 janvier 1901 (*ibid.*, t. XVI, p. 465), la jurisprudence française décide unanimement que le capitaine étant légalement présumé en faute en cas de perte ou d'avarie, il faut présumer que la perte est due à la faute du capitaine et dès lors la clause s'applique de plein droit. Cette jurisprudence vient encore d'être consacrée par le jugement du Tribunal de Marseille du 29 décembre 1920 (*ibid.*, XXXIII, p. 93). On a fait observer pourtant que si le législateur rend le capitaine responsable des marchandises dont il se charge cette règle est fondée, non pas nécessairement et exclusivement sur une présomption de faute, mais encore sur le principe consacré par l'art. 1315 du Code civil : celui qui se prétend libéré d'une obligation doit justifier de sa libération (Van Doosselaere, p. 266 ; Sohr, « Des clauses d'exonération », *Le Droit Maritime*, t. I, p. 643).

Le jugement ci-dessus reproduit apparaît comme une transaction entre les deux systèmes. Il maintient en théorie le principe de la jurisprudence belge, mais, en fait, il constate que le manquant ne peut provenir que d'une faute du capitaine et il fait jouer au profit de l'armateur le mécanisme de la clause d'exonération.

II. — Comp. Anvers, 5 janvier 1922, *suprà*, p. 442.

SENTENCE ARBITRALE

23 décembre 1921

Assurance maritime pour compte de qui il peut appartenir. Action. Maxime : nul ne plaide par procureur. Portée.

Sous l'empire d'une police conclue aux conditions de la police d'Anvers pour compte de qui il peut appartenir, le porteur de la police est recevable à agir s'il établit ou bien qu'il est le véritable intéressé, ou bien qu'il agit pour compte de celui-ci.

La maxime « nul ne plaide par procureur » n'est consacrée par aucun texte de loi. Elle n'intéresse l'ordre public qu'en tant qu'elle défend à un plaideur de se faire le maître d'un

procès où il n'a pas d'intérêt réel et de masquer sous son nom une personnalité dont la capacité juridique échapperait à tout contrôle.

VISSERS C. LE LLOYD BELGE.

SENTENCE

Attendu que le 8 octobre 1919, la Compagnie le Lloyd Belge a déclaré assurer à M. Henri Visser, agissant pour compte de qui il peut appartenir, pour le voyage de Bruxelles à Créfeld (M. Gutzisser) par chemin de fer, moyennant la prime de 1/2 %, francs 12.500, valeur convenue de gré à gré, vaille plus, vaille moins, y compris un bénéfice espéré quel qu'il soit sur E 1/6, six caisses cigarettes aux conditions des articles *e* & *i* des clauses de 1900 ;

I. — Attendu qu'en premier lieu, la Société défenderesse soutient que l'action ne serait pas recevable, le demandeur n'étant ni expéditeur, ni destinataire de la marchandise et ne justifiant d'aucun intérêt en la cause ;

Attendu que l'assurance litigieuse est faite aux conditions de la police d'assurances maritimes d'Anvers et des clauses *e* & *i* de 1900 ; que l'assuré Visser a déclaré agir pour le compte de qui il peut appartenir et que l'article 12 de la police d'Anvers stipule que les pertes à charge des assureurs sont, aussitôt justification faite, payées comptant et sans aucune retenue au porteur de la police ;

Attendu qu'en vertu de ces clauses combinées, l'assuré qui réclame aux assureurs le remboursement de la perte, doit uniquement prouver au point de vue du droit de l'assurance, ou bien qu'il est le véritable intéressé, ou bien qu'il agit pour compte de celui-ci ; (conf. Sentence arbitrale, Anvers, 7 septembre 1909, *Rev. int. dr. marit.*, 1909-1910, p. 545 ; Anvers, 8 janvier 1912, *Le Droit Maritime*, 1912, p. 272) ;

Attendu en effet que la clause *pour compte de qui il peut appartenir* donne à tout porteur de la police le droit de réclamer de l'assureur la réparation du préjudice qu'il a subi pourvu qu'il prouve que la marchandise assurée a fait le voyage stipulé et que cette marchandise voyageait pour son compte ; ainsi que l'a reconnu la Cour de cassation de France par son arrêt du 5 mars 1888 (*Dalloz*, 1888. 1. 366), l'assurance pour compte de qui il peut appartenir crée un lien

de droit non seulement entre les parties dénommées au contrat mais encore entre les assureurs et tous les propriétaires présents ou futurs de la chose assurée ;

Attendu que les coutumes maritimes de tous temps et de tous pays favorisèrent par tous les moyens possibles et notamment en employant et en généralisant la clause ci-dessus la circulation des polices d'assurances afin qu'elles puissent suivre la marchandise dans n'importe quelles mains celle-ci passât (Casaregis, Disc. 5, n° 2 ; Emerigon, ch. XI, sect. IV, § 3 ; Valin, sur l'art. 3) et qu'il est de doctrine et de jurisprudence que jadis sous l'empire de l'ordonnance de 1681 comme aujourd'hui sous l'empire des lois actuelles, les assurances contenant cette stipulation sont valables et doivent être appliquées (Cour d'appel de Bruxelles, 28 avril 1893, *Jur. Anvers*, 1893, p. 212) ;

Attendu que la clause de paiement au porteur de la police a encore élargi cette interprétation et permet au représentant du véritable assuré de poursuivre lui-même et en son nom le remboursement de la chose assurée ; que c'est à tort que les assureurs exigent que le véritable intéressé se présente à eux et refusent de reconnaître les droits que possède le demandeur ; celui-ci a un droit qui, suivant l'expression de Casaregis, a pris racine dans le contrat ; il n'est permis de lui enlever ce droit que s'il est établi par les assureurs qu'il a transformé le contrat d'assurance en un véritable jeu-pari ;

Attendu qu'interpréter ainsi que le fait la défenderesse la clause de paiement au porteur serait enlever à celle-ci toute portée et toute valeur et serait donc contraire aux principes d'interprétation consacrés par les articles 1156 et 1157 du Code civil ;

Attendu que vainement aussi la défenderesse soutient que l'interprétation adoptée ci-dessus permettrait à une partie qui n'aurait aucun intérêt au procès de représenter en justice le véritable intéressé, ce qui serait contraire au brocard « *nul, hors le Roi, ne plaide par procureur* » ;

Attendu qu'aucun texte de loi ne consacre cette maxime qui repose uniquement sur un ancien usage (voir Cassation belge, 13 avril 1889, *Belg. Jud.*, 1889, p. 870) et que la susdite maxime n'intéresse l'ordre public qu'en tant qu'elle défend à un plaideur de se faire le maître d'un procès où il n'a pas d'intérêt réel et de masquer *sous son nom* une personnalité dont la capacité juridique échapperait à tout con-

trôle (Cour d'appel Bruxelles, 24 mai 1888, *Pand. Périod.*, 1888, n° 1539) ;

Attendu que l'on peut en déduire que ce qui est prohibé, c'est uniquement le fait de se dissimuler pour plaider, derrière un tiers, de cacher sous le nom et l'individualité de ce tiers son nom et sa personne de façon que l'adversaire ne puisse opposer à la partie véritable les moyens et les exceptions qui seraient personnels à celle-ci, mais qu'il n'est nullement prohibé de donner un mandat *exprès* et *apparent* à un tiers afin d'être représenté par lui en justice (Bruxelles, 29 avril 1881, *Revue pratique des Sociétés*, 1892, p. 179 et p. 194 et suiv. ; Nyssen et de Baets, *Traité des Assurances terrestres*, p. 59 ; Cassation française, 19 février 1884, *Dalloz Périod.*, 1884. 1. 396) ;

Attendu que s'il en est ainsi d'une façon générale, la même solution doit *a fortiori* être admise lorsqu'il s'agit d'un commissionnaire puisque la caractéristique du contrat de commission est précisément que le commissionnaire agit en son propre nom mais pour le compte d'un commettant ;

Attendu que les principes sus-énoncés applicables en matière d'assurances maritimes sont également applicables en matière d'assurances de transports terrestres ;

Attendu que dans l'espèce, le demandeur Visser a déclaré et démontré qu'il était expéditeur de la marchandise assurée ; que le vendeur de celle-ci était M. Epstein, négociant à Bruxelles, qui était le véritable préjudicié par suite de la perte de la marchandise et qu'il était chargé par le susdit Epstein de poursuivre le remboursement de l'indemnité d'assurance ;

Attendu que l'action est donc recevable dans son chef ;

Attendu (*sans intérêt*). »

Du 23 décembre 1921. — Arbitres : MM. Vaes, Varlez et Yseux ; plaid. : Mes Vrancken et Walton.

Observation. — La police d'Anvers est une police au porteur. L'art. 12 stipule que les pertes à charge des assureurs sont aussitôt justification faite payées au porteur de la police. Dans l'espèce, l'assurance avait été conclue par le demandeur « pour compte de qui peut appartenir ». La combinaison des deux clauses est fréquente et donne souvent lieu à discussion. La plupart des auteurs en Belgique comme en France enseignent que sous l'empire de pareilles

clauses le porteur de la police n'est recevable à agir contre les assureurs que s'il justifie d'un intérêt à la conservation de la chose (Desjardins, t. VI, n° 1328 *bis* ; Lyon-Caen et Renault, t. VI, n° 1214 ; Smeesters, t. II, n° 775 ; Vivante, n° 31 ; de Courcy, p. 299 ; Aix, 7 déc. 1882, *Dalloz*, 1884. 2. 43). L'assuré qui contracte pour compte de qui il peut appartenir fait en réalité une stipulation pour autrui. C'est pour autrui qu'il contracte. L'assureur s'engage bien à payer au porteur de la police, mais seulement après justification, et les justifications auxquelles le payement est subordonné comportent notamment la preuve du risque, c'est-à-dire la preuve du fait que la chose assurée était aux risques du porteur de la police (Cour de Bruxelles, 28 avril 1893, *Jur. Anv.*, 1893, p. 209).

Il n'est d'ailleurs pas indispensable que le porteur de la police soit propriétaire de la marchandise. Il suffit qu'il ait un intérêt à sa conservation ; tel sera le cas, par exemple, si tout en ayant revendu la marchandise, il était responsable du manquant éventuel pouvant survenir au cours de l'expédition (Sent. arbitrale, 22 janvier 1921, ce Rec., XXXIII, p. 158).

Certains auteurs vont plus loin. Hague et Cruysmans (n° 397) estiment qu'en acceptant une assurance pour compte, les assureurs déclarent implicitement qu'il leur importe peu de savoir qui est le véritable intéressé. C'est aller trop loin. L'assureur pourrait être privé de la faculté de prouver que l'intéressé véritable connaissait la perte au moment de l'assurance. Voyez en ce sens Sentence arbitrale, 10 novembre 1920, *Jur. Anv.*, 1921, p. 194.

La sentence ci-dessus reproduite précise mieux les principes. Le porteur ne doit pas être nécessairement le véritable intéressé, mais en ce cas, il faut qu'il établisse qu'il agit au nom et pour compte de l'intéressé, et qu'il a reçu mandat. La sentence fait un commentaire intéressant de l'adage « nul ne plaide par procureur ».

Comp. Seine, 4 déc., 1920, ce Rec., XXXIII, p. 60, et les observations sous cette décision.

SENTENCES ARBITRALES

5 décembre 1921, 6 et 16 janvier 1922

Assurances maritimes. Réticence. Caractères. — Obligations de l'assuré. Recours contre les tiers. Sanction.

I. — *L'assuré ne commet une réticence que s'il cache à l'assureur une circonstance dont celui-ci n'avait pas connaissance* (1re *espèce*).

II. — *L'assuré n'a pas l'obligation d'intenter en son nom et pour compte des assureurs les recours qui peuvent être dirigés contre les tiers responsables. Sa seule obligation est de prendre ou de mettre l'assureur à même de prendre les mesures qui doivent être prises d'urgence pour permettre ultérieurement aux assureurs d'exercer le recours* (1re *et* 2e *espèces*).

III. — *La sanction légale de l'inexécution de cette obligation consiste uniquement dans le paiement de dommages-intérêts.*

Ces dommages-intérêts peuvent être équivalents au montant de l'indemnité d'assurance et se compenser avec elle, si la négligence de l'assuré a eu pour effet de priver l'assureur d'un recours efficace (1re, 2e *et* 3e *espèces*).

1re *espèce*

Coheur c. Union et Phénix Espagnol.

SENTENCE

Attendu que les défenderesses reconnaissent avoir assuré au profit du demandeur une expédition de caisses jambons d'Anvers à Welckenrædt et Montagnée aux grandes conditions d'Anvers, comprenant le remboursement intégral de tous dommages, pertes, avaries et frais quelque minimes qu'ils soient et quelle qu'en soit la cause, le vice propre seul exclu ;

Attendu qu'il résulte des éléments de la cause que la marchandise a été confiée au transport à l'Etat Belge le

8 janvier et qu'il ne fut fait aucunes réserves par l'administration au moment de l'expédition, mais qu'à destination il fut constaté par l'Administration des chemins de fer que quatre caisses avaient été fracturées et vidées et qu'une cinquième caisse était ouverte et partiellement vidée ;

Attendu que le demandeur réclame le remboursement de la perte s'élevant à francs 7.260,14 ;

Attendu que les défenderesses soutiennent tout d'abord que l'action n'est pas recevable parce que l'expéditeur de la marchandise aurait exonéré le chemin de fer de toute responsabilité et que cette exonération n'a pas été déclarée au moment de l'assurance ;

Attendu qu'aux termes de l'art. 9 de la loi du 11 juin 1874 toute réticence rend nulle l'assurance lorsqu'elle diminue l'opinion du risque ou en change le sujet de telle sorte que si l'assureur en avait eu connaissance, il n'aurait pas contracté aux mêmes conditions ;

Attendu qu'il résulte de ce texte que l'assuré ne commet une réticence que s'il cache à l'assureur une circonstance dont celui-ci n'avait pas connaissance ;

Attendu que l'expédition a eu lieu au mois de janvier 1920, que les transports par chemin de fer étaient régis à cette époque par l'arrêté royal du 9 janvier 1919 aux termes duquel l'Etat Belge avait déclaré s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la loi du 25 août 1891 ;

Attendu qu'en vertu de cet arrêté, l'Etat imposait aux expéditeurs l'obligation de signer une déclaration d'irresponsabilité ;

Attendu que les défenderesses ne pouvaient ignorer à quelles conditions s'effectueraient les transports par fer à l'époque où elles concluaient la convention d'assurance ;

Attendu que le demandeur n'a donc pas caché aux défenderesses une circonstance dont elles n'avaient pas connaissance ;

Attendu que de nombreuses décisions judiciaires ont d'ailleurs décidé que l'arrêté ministériel n'avait pu exonérer de plein droit l'Administration des chemins de fer de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la loi ;

Attendu que conséquemment l'exonération invoquée par l'Etat ne pouvait altérer en rien les conditions de l'expédition ni diminuer l'opinion du risque ;

Attendu que le demandeur n'a donc commis aucune réticence au sens de l'art. 9 de la loi du 11 juin 1874.;

II. — Attendu que les défenderesses reprochent au demandeur de n'avoir pas exercé de recours contre l'Administration des chemins de fer, et soutiennent qu'il doit être déclaré déchu de son droit à indemnité en vertu de l'art. 17 de la loi du 11 juin 1874 ;

Attendu qu'il est vrai que l'article 17 impose à l'assuré l'obligation de faire toute diligence pour prévenir ou atténuer le dommage et d'en donner connaissance à l'assureur ;

Attendu que l'art. 22 ajoute même que l'assuré est responsable de tout acte qui préjudicierait aux droits de l'assureur contre les tiers ;

Mais, attendu que la sanction légale de la négligence ou de la faute de l'assuré consiste dans le paiement de dommages-intérêts ;

Attendu que l'assuré n'encourt donc aucune déchéance légale ;

Attendu que subsidiairement les défenderesses soutiennent que le demandeur doit à raison de sa négligence et à titre de dommages-intérêts leur payer une somme égale au montant de l'indemnité qu'il réclame ;

Attendu que pour avoir droit à des dommages-intérêts, les défenderesses doivent établir que le demandeur a commis une faute et que cette faute leur a causé un préjudice ;

Attendu que l'assuré n'a nullement l'obligation d'intenter en son nom et pour compte des assureurs les recours qui peuvent être dirigés contre les tiers responsables du dommage ;

Attendu que sans doute si des mesures doivent être prises d'urgence pour permettre ultérieurement aux assureurs d'exercer le recours qui, en vertu de la subrogation légale, pourra être intenté par eux, l'assuré a l'obligation soit de prendre ces mesures, soit au moins de mettre les assureurs à même de prendre ces mesures, mais que là se borne son obligation ;

Attendu que les défenderesses ne reprochent pas au demandeur d'avoir rendu impossible l'exercice du recours contre le chemin de fer en négligeant de protester dans le délai légal ; qu'elles lui reprochent uniquement de n'avoir pas assigné l'Etat Belge ;

Attendu que, par application des principes énoncés ci-

dessus, cette obligation n'incombait pas à l'assuré et que ce dernier n'a donc commis aucune faute contractuelle ;

Attendu enfin que les défenderesses font observer que le demandeur avait aux termes des conventions l'obligation de faire constater le dommage par le chef de gare ;

Attendu qu'effectivement le dommage a été constaté par un sieur Francis, mais que les défenderesses déclarent que le sieur Francis n'est pas le chef de la gare destinataire ;

Attendu que la clause litigieuse doit être entendue en ce sens, que l'assuré devra au moment de la réception à destination faire constater le dommage par le chef de gare ou son délégué ;

Attendu qu'il ne saurait être contesté que le sieur Francis ait été délégué à cet effet par le chef de gare puisque sa déclaration est revêtue du timbre de l'Administration des chemins de fer ;

Attendu que la demande n'est pas autrement contestée ;

Par ces motifs,

Les arbitres soussignés condamnent les défenderesses à payer au demandeur la somme de francs 7.260,14 avec les intérêts et les dépens. »

Du 6 janvier 1922. — Arbitres : MM. Henri Voet, Constant Smeesters et Antoine Franck ; plaid. : Mes Robert Vrancken et L. Van Scharen.

2e *espèce*

Manufacture Belge d'Amiante et de Caoutchouc c. Compagnie d'Assurance Tellus.

SENTENCE

Attendu que, par convention en date du 10 février 1920, la défenderesse a assuré la balle litigieuse contre les risques d'un transport par fer d'Anvers à Cologne aux conditions de la police maritime d'Anvers et des clauses de 1900 ; qu'il a en outre été stipulé que la défenderesse rembourserait intégralement toute perte ou avarie quelque minime qu'elle soit ;

Attendu que sous l'empire d'une clause rédigée en termes aussi généraux et étendant sans restrictions les risques pré-

vus pour les transports terrestres par le paragraphe *e* des clauses de 1900, l'assuré n'a d'autre preuve à rapporter que celle de la perte ou de l'avarie survenue dans le temps des risques ;

Attendu qu'il résulte des déclarations de l'Administration des chemins de fer que la balle a été chargée et expédiée, mais que malgré toutes les recherches qui ont été faites la balle n'a pu être retrouvée et doit être considérée comme définitivement perdue ;

Attendu que la demanderesse rapporte ainsi la preuve qui lui incombe ;

Attendu que vainement la défenderesse soutient que l'action ne serait pas recevable parce que la demanderesse aurait négligé d'assigner l'Administration des chemins de fer avant l'expiration du délai de prescription ;

Attendu qu'aux termes de l'art. 22 de la loi du 11 juin 1874, l'assuré est responsable de tout acte qui préjudicierait aux droits que l'assureur peut exercer contre les tiers en vertu de la subrogation légale, qu'aux termes de l'art. 17 de la même loi il doit d'ailleurs faire toute diligence pour atténuer le dommage, le tout à peine de dommages-intérêts ;

Attendu qu'il résulte de ces textes légaux que l'assuré n'encourt pas de plein droit de déchéance et qu'il ne perd pas le droit de réclamer à l'assureur le paiement de l'indemnité d'assurance ; la sanction de sa négligence consiste exclusivement dans la réparation du préjudice qu'il aurait causé et dans le paiement de dommages-intérêts ;

Attendu que la fin de non-recevoir doit donc être écartée ;

Attendu qu'en ordre subsidiaire la défenderesse soutient qu'il y aurait lieu de lui allouer reconventionnellement à titre de dommages-intérêts une somme égale à celle qui est réclamée par l'assuré ;

Attendu que pour avoir droit à ces dommages-intérêts, les assureurs devraient établir que l'assuré a commis une faute et que cette faute leur a causé un dommage égal au montant de l'indemnité d'assurance ;

Attendu que la faute qu'ils reprochent à l'assuré est de ne pas avoir intenté l'action contre l'Etat ;

Attendu que l'assuré n'a pas l'obligation d'exercer lui-même en son nom et pour compte des assureurs les recours contre les tiers responsables ;

Attendu que sans doute si certaines mesures doivent être

prises dans un délai restreint, l'assuré qui négligerait de prendre ces mesures ou de mettre ses assureurs à même de les prendre exposerait sa responsabilité ;

Attendu qu'il a ainsi l'obligation de réserver à son assureur la faculté d'exercer un recours contre les tiers mais non pas celle d'intenter lui-même la procédure ;

Attendu que les conventions d'assurance stipulaient qu'en cas d'avarie l'assuré devait s'adresser à M. Rincke, commissaire d'avaries ;

Attendu que dès qu'elle fut avisée de la perte la demanderesse s'adressa au commissaire d'avaries ;

Attendu que celui-ci recommanda à la demanderesse d'adresser une réclamation à l'Administration des chemins de fer, ce qui fut fait, et que le 20 décembre 1920 il confirma « qu'il n'y avait rien d'autre à faire que d'adresser une réclamation à la gare d'expédition » ;

Attendu que la demanderesse se conforma strictement aux instructions reçues, qu'on ne peut donc lui reprocher aucune négligence ;

Attendu que ce ne fut d'ailleurs que le 10 février 1921 que l'Administration des Chemins de fer fit savoir pour la première fois que le colis devait être considéré comme perdu, ce dont la défenderesse fut avisée le surlendemain ;

Attendu qu'il n'est nullement établi en ce moment ni que l'action contre l'Etat Belge soit prescrite, ni que le recours soit perdu, ni que la perte du recours soit imputable au fait de la demanderesse, ni enfin que le recours contre l'Etat soit un recours efficace et ne serait pas énervé ou paralysé par certaines stipulations d'irresponsabilité ;

Attendu que s'il venait à être démontré ultérieurement qu'une faute personnelle de l'assuré aurait privé l'assureur d'un recours utile contre les tiers, la défenderesse conserverait le droit de réclamer à titre de dommages-intérêts le remboursement de l'indemnité d'assurance ;

Par ces motifs,

Les arbitres condamnent la défenderesse à payer à la demanderesse la somme de francs 2.300 avec les intérêts depuis le 16 juin 1921. »

Du 5 décembre 1921. — Arbitres : MM. Constant Smeesters, Robert Vrancken et Albert Vander Cruyssen ; plaid. : Mes Van Scharen et Antoine Franck.

3e *espèce*

CHARLES FRÈRE C. LES Cies D'ASSURANCES ORION ET NORSKE ATLAS.

SENTENCE

Attendu que, par convention verbalement avenue à Anvers le 28 septembre 1920, les défenderesses ont assuré au profit de la Cie Générale Transatlantique agissant pour compte de qui peut appartenir 500 sacs ciment pesant 25.000 kilos, expédiés d'Anvers à Casablanca par s.s. *Maindy Transport* ;

Attendu que les parties sont d'accord pour reconnaître qu'il avait été convenu que l'assuré devrait, en cas d'avarie, s'adresser d'urgence au Lloyd's agent ;

Attendu qu'il est reconnu aux débats que la marchandise fut embarquée à Anvers le 20 septembre 1920 pour compte du demandeur à l'adresse de la Cie Algérienne à Casablanca, qu'elle fut débarquée le 14 octobre à Fedhala et que le 21 octobre le demandeur en fut avisé par la Cie Algérienne ;

Attendu que le demandeur fut à la même date informé de ce que la marchandise se trouvait en souffrance à Fedhala où il était impossible de la mettre à l'abri ;

Attendu que le 10 novembre le demandeur fut avisé de ce que des sacs ciment pouvaient avoir été avariés ;

Attendu que le commissaire d'avaries (le Lloyd's agent) de Casablanca ne fut requis que le 10 février 1921, par le représentant du demandeur, de faire les constatations ;

Attendu que dans l'intervalle du 21 octobre au 10 février le demandeur échangea avec les entrepreneurs du transport et les destinataires de la marchandise à Casablanca mais ne prit aucune mesure concernant celle-ci, et ne signifia ni ne donna aucun avis à ses assureurs ;

Attendu qu'il a ainsi contrevenu non seulement aux obligations qui lui étaient imposées par les conventions mais encore aux articles 17 de la loi des assurances du 11 juin 1874 et 229 du Code de commerce ;

Attendu toutefois que l'assuré qui néglige de donner avis à l'assureur des avaries dont il a connaissance n'est pas déchu de ses droits ; que la sanction établie par la loi consiste dans le paiement de dommages-intérêts ;

Attendu qu'il y a donc lieu de rechercher si un dommage a été ainsi causé aux assureurs et dans quelle mesure ;

Attendu que le Lloyd's agent déclare qu'un constat d'avaries a été dressé le 15 octobre à la requête du capitaine du steamer transporteur par le Lloyd's sub-agent à Fedhala, et qu'il fut constaté ainsi que 1.491 sacs ciment (sur tout le chargement) étaient mouillés et complètement avariés, et qu'une quantité estimée a 300 sacs avait été jetée à la mer pendant une tempête ;

Le Lloyd's agent déclare ensuite que les marchandises du demandeur débarquées à Fedhala sont entrées dans les magasins de la Douane dans la condition suivante :

Sacs mouillés, durs, inutilisables, 164 sacs ;

Sacs éventrés, contenu en grande partie perdu, 38 sacs ;

Sacs manquants au débarquement, 298 sacs ;

Quant aux 164 sacs mouillés, durs, inutilisables :

Attendu que cette marchandise se trouvant dans cet état lors du débarquement n'a pu subir d'aggravation d'avaries par la suite, qu'elle devait être considérée comme perdue, et que cette perte incombe incontestablement aux assureurs ;

Attendu qu'on ne peut objecter que le demandeur aurait dû faire opérer le transport à Casablanca, comme l'offre lui en fut faite à certaines conditions de prix le 27 octobre, puisqu'en agissant ainsi il aurait grevé cette marchandise de nouveaux frais sans améliorer son état ;

Quant aux 38 sacs éventrés, contenu en grande partie perdu :

Attendu que le Lloyd's agent constate qu'il reste 500 kilos de ciment en douane provenant de ces 38 sacs ;

Attendu que la perte résultant de la cause ci-dessus doit être mise à la charge des assureurs, et qu'on ne peut accueillir l'objection que la perte serait due à un emballage défectueux ; en effet, il est reconnu que le connaissement ne contenait pas de réserve au sujet de l'état des emballages ; d'un autre côté, on comprend fort bien que pendant le jet de 300 sacs au milieu de la tempête, les colis voisins de ceux-ci aient été déchirés et que le contenu a pu en être perdu en grande partie ;

Attendu qu'il convient de mettre à la charge des assureurs la valeur de ces 38 sacs, moins les 500 kilos, ou 10 sacs (à 50 kilos le sac), soit donc 28 sacs ;

Attendu que les retards reprochés au demandeur dans la

constatation du dommage n'ont en rien aggravé la perte constatée ci-dessus ;

Attendu qu'on ne peut faire grief au demandeur de n'avoir pas vendu les marchandises ci-dessus (sub n°s 1 & 11) pour francs 6.000, comme l'offre faite par un tiers lui en fut transmise le 6 janvier 1921 par la Cie Algérienne ;

Attendu, en effet, qu'il n'est pas démontré que cette offre ait été faite ferme, ni que l'acheteur éventuel n'ait pas exigé la cession des documents et notamment le recours éventuel contre les assureurs ;

Quant aux 298 sacs jetés à la mer :

Attendu qu'il s'agit d'une avarie commune à charge des assureurs ;

Attendu que le demandeur ou ses représentants dont il répond pouvaient obtenir le remboursement de cette perte en faisant dresser un règlement d'avarie commune ;

Attendu que le demandeur n'a pris à cet égard aucune mesure conservatoire, n'a exercé aucun recours contre l'armement et n'a pris aucune précaution pour réserver le recours éventuel des assureurs ; qu'aux termes de l'art. 270 de la loi maritime, l'action est prescrite ;

Attendu que la négligence de l'assuré a ainsi privé les assureurs du recours certain qu'ils auraient pu exercer pour se faire rembourser cette perte ;

Attendu que les dommages-intérêts auxquels les assureurs ont droit de ce chef sont équivalents à l'indemnité d'assurance réclamée pour cette avarie et se compensent de plein droit avec elle ;

Attendu qu'il revient ainsi au demandeur la valeur de 164 plus 28 = 192 sacs, soit à raison de francs 9.250 pour 500 sacs, francs 3.552 ; et qu'il succombe pour francs 5.698 ;

Attendu qu'il convient de partager les dépens dans la proportion des condamnations ;

Par ces motifs,

Les arbitres soussignés condamnent les Compagnies défenderesses, chacune pour moitié, à payer au demandeur francs 3.552 avec les intérêts judiciaires et les 2/5 des dépens, déboutent ce dernier pour le surplus et le condamnent aux 3/5 des dépens. »

Du 16 janvier 1922. — Arbitres : Mes Germain Spée, Alfred Valerius et Constant Smeesters ; plaid. : Mes Hebbelynck et De Meyer.

Observations. — I. — La solution adoptée par la sentence est la même en droit français et en droit anglais. Voyez, dans le sens de la sentence, Lyon-Caen et Renault, t. VI, n° 1455 ; Havre, 12 juin 1894, ce Rec., X, p. 225 ; Douai, 18 juin 1887, *ibid.*, XXII, p. 616 ; Marseille, 4 avril 1897, *ibid.*, XIII, p. 110. — Pour le droit anglais, voyez Arnould, n°s 609 et suiv.

II-III. — Ces trois sentences présentent un vif intérêt, car elles résolvent une question qui surgit dans presque toutes les contestations entre assureurs et assurés. Il arrive fréquemment que l'assuré se borne à s'adresser au commissaire d'avaries et ne fait procéder au constat de l'avarie qu'après l'expiration des délais dans lesquels la loi impose l'accomplissement de certaines formalités, protêt ou action judiciaire. Quelle est la conséquence de cette négligence de l'assuré ? Entraîne-t-elle la déchéance ? Rend-elle l'assuré non recevable dans son action contre l'assureur ? Les sentences reproduites ci-dessus décident que la sanction de la négligence de l'assuré consiste uniquement dans le paiement de dommages-intérêts. L'assuré devra réparer le préjudice que sa négligence aura causé à l'assureur et si sa négligence a eu pour conséquence de priver complètement l'assureur d'un recours efficace contre les tiers responsables, le montant des dommages-intérêts sera équivalent au montant de l'indemnité d'assurance et se compensera de plein droit avec elle. Tel sera le cas si l'assuré n'a pris aucune mesure et a laissé expirer les délais de prescription. Voyez, sur cette même question, la Sentence arbitrale du 22 janvier 1921, ce Rec., XXXIII, p. 158.

Mais, est-ce à dire que l'assuré a pour obligation d'intenter lui-même l'action en justice contre le transporteur ? En aucune façon. L'assuré doit se borner à mettre l'assureur à même d'intenter ce recours. Ainsi lorsque la loi impose, pour que l'action soit recevable, un protêt ou des réserves dans un court délai, l'assuré devra faire ce protêt lui-même s'il ne peut aviser en temps utile son assureur pour que ce dernier fasse le protêt. Comp. Anvers, 8 août 1883, *Jur. Anv.*, 1883, p. 275 ; Sentence arbitrale, 17 juillet 1909, *ibid.*, 1909, p. 168.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS

COUR D'APPEL (4e CIRCUIT)

3 mai 1921

Abordage. « Breakdown clause ». Suspension d'affrètement.

Navires : Yaye-Maru » et « War-Lark ».

I. — *La clause d'une charte-partie prévoyant la suspension de l'affrètement au cas où le navire se trouverait dans l'impossibilité d'effectuer son service (breakdown clause) autorise l'affréteur à invoquer la suspension de l'affrètement pendant la durée des réparations des avaries occasionnées par un abordage. Il en est ainsi alors même que, au moment de l'abordage et même après l'achèvement des réparations, le navire se trouvait au port en attendant son chargement, de sorte que l'abordage n'avait causé, en fait, aucun préjudice à l'affréteur.*

II. — *La perte de fret résultant pour l'armateur de la suspension de location réclamée par l'affréteur, qui, à la suite d'un abordage, invoque le bénéfice de la breakdown clause, constitue un dommage dont il peut demander réparation à l'auteur responsable de l'abordage.*

SUNA c. STRICK LINE.

Le 5 novembre 1919, le steamer japonais *Yaye-Maru* et le navire anglais *War-Lark* se trouvaient à l'ancre dans le port de Baltimore. Par suite d'une brusque rafale de vent, le *War-Lark* chassa sur ses ancres, et vint aborder le *Yaye-Maru* en lui causant des avaries importantes qui nécessitèrent des réparations. A ce moment, le *Yaye-Maru* attendait un chargement de charbon dont la livraison se trouvait

retardée par suite de l'interdiction d'exportation du charbon édictée par le Gouvernement américain.

En fait, cette interdiction ne fut levée que bien postérieurement à la date à laquelle les réparations furent terminées.

Cependant, l'armateur du *Yaye-Maru* consentit à l'affréteur de ce navire une suspension de location pendant la durée des réparations aux termes de la breakdown clause qui était insérée dans la charte-partie.

Il prétendit alors se faire indemniser de cette perte par l'armateur du *War-Lark* qui avait été reconnu seul responsable de l'abordage. Ce dernier s'opposa à cette prétention en soutenant que l'armateur du *Yaye-Maru* n'était nullement obligé d'accepter la suspension du fret pendant la durée des réparations, puisque, pendant ce temps, les affréteurs attendaient toujours la levée de l'interdiction de l'exportation du charbon, de sorte qu'en fait, l'abordage et les réparations qui en avaient été la conséquence ne leur avaient causé aucun préjudice.

La Cour de district du Maryland à Baltimore (John C. Rose, Juge) s'était prononcée en ce dernier sens. Mais sa décision fut réformée par la Cour d'appel qui décida que les affréteurs du *Yaye-Maru* avaient invoqué à bon droit le bénéfice de la breakdown clause et que, par suite, l'armateur de ce navire pouvait demander à l'armateur du *War-Lark*, responsable de l'abordage, le remboursement de la perte de fret.

Le jugement de la Cour fut délivré par MM. Knapp et Woods, Juges de circuit, et Smith, Juge de district. — Plaid. : Georges Forbes, de Baltimore, Georges C. Sprague, de New-York, et John Phelps, de Baltimore (Hunt, Hill et Betts, de New-York, sur les conclusions), pour l'appelant ; William H. Mac Grann, de New-York (John M. Woolsey et Kirlin Woolsey Campbell Hickox and Keating, de New-York, et Janney Stuart et Ober, de Baltimore, sur les conclusions) pour l'intimé.

Observations. — Voyez le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 274, p. 195.

I. — La « breakdown clause » est une clause que l'on rencontre couramment dans les time-charters. Elle est ainsi rédigée : « En cas de perte de temps provenant de l'insuffi-

sance de l'équipage ou du ravitaillement du navire, arrêt de machine (breakdown of machinery) ou de tous dommages qui feraient obstacle à l'exploitation du navire, la location sera suspendue jusqu'au moment où le navire pourra reprendre son service ».

Sur l'interprétation de la breakdown clause, voir Scrutton, *On Charterparties and Bills of lading*, note sous l'art. 146.

Cette clause est-elle applicable lorsque l'événement qui donne naissance à l'inutilisation du navire se produit à un moment où le navire n'était pas utilisé en fait par l'affréteur, et où, par suite, il ne lui cause aucun préjudice ?

La question paraît nouvelle en jurisprudence. La Cour d'appel du 4e circuit l'a résolue affirmativement et sa décision paraît être absolument conforme à l'esprit de la clause en question.

Celle-ci a pour but de suspendre l'affrètement pendant tout le temps que le navire ne peut être utilisé par l'affréteur. Il importe peu que celui-ci ne l'ait pas, en fait, utilisé au moment où se produit l'événement, du moment qu'il aurait pu l'utiliser s'il l'avait voulu. La suspension d'affrètement n'est pas une compensation de la perte des profits que se proposait l'affréteur ; elle est subordonnée à l'existence d'un fait objectif et précis : l'impossibilité pour l'affréteur d'exploiter le navire.

II. — La suspension de location qui est imposée par l'affréteur à l'armateur constitue un déficit d'exploitation, et par suite un dommage dont cet armateur peut demander réparation à l'auteur responsable de l'abordage.

En ce sens : — Jurisprudence des Etats-Unis : The Bulgaria (D. C.) 83 Fed. 312 ; The Nord Star, 151 Fed. 168 ; — jurisprudence anglaise : The Argentino, 59. 14 A. C. 519 ; The Great Holme, 66 L. J. P. 166 ; The Mediana, 69 L. J. P. 35 ; — jurisprudence française et belge : Aix, 22 novembre 1860, *Rec. Marseille*, 1861. 1. 83 ; Nantes, 1er août 1883, *Rec. Nantes*, 1884. 1. 49 ; Paris, 18 déc. 1894, ce Rec., X, p. 743 ; Bruxelles, 7 février 1913, *ibid.*, XXVIII, p. 873. — Comp. Rouen, 25 mai 1898, ce Rec., XVI, p. 458, et les notes sous ces décisions.

COUR D'APPEL (9e CIRCUIT)

6 mai 1921

Assurances maritimes. Règles d'interprétation. Navigabilité. Notion du risque de mer.

Navire : « Monarch ».

I. — *Les diverses clauses d'une police d'assurance doivent être interprétées de façon à les faire accorder les unes avec les autres.*

II. — *Les clauses additionnelles d'une police l'emportent sur les clauses imprimées lorsque deux de ces clauses sont contradictoires.*

III. — *Lorsque la police indique que certaines clauses de l'imprimé doivent être considérées comme nulles, les autres clauses de l'imprimé n'en sont pas moins valables dans la mesure où elles ne contredisent pas les clauses additionnelles.*

IV. — *Lorsque les clauses additionnelles d'une police modifient l'étendue de certains des risques couverts par l'imprimé, ces clauses n'ont pas pour objet d'annuler l'assurance des autres risques couverts par l'imprimé.*

V. — *Une police d'assurance doit être interprétée contre l'assureur.*

VI. — *Lorsque les termes d'une police d'assurance sont clairs et précis, l'on ne peut invoquer contre eux des usages locaux ou une prétendue volonté des parties.*

VII. — *En droit anglais, le bon état de navigabilité du navire n'est pas une condition de validité des polices à temps.*

VIII. — *D'après la loi anglaise, l'expression de « péril de mer » n'implique pas que ces périls doivent avoir un caractère catastrophique.*

AETNA INS. C° ET AUTRES c. SACRAMENTO-STOCKTON STEAMSHIP C°.

La Sacramento Stockton Steamship C° avait assuré à trois Compagnies d'assurances le navire *Monarch*, qui se perdit le 15 avril 1915.

Les assureurs refusèrent d'accepter le délaissement qui leur fut fait par l'assuré, sous prétexte que le navire n'était pas en état de navigabilité au moment du sinistre.

Ils prétendaient en outre que les clauses additionnelles des polices limitaient les risques couverts à l'incendie et à l'abordage. Ils soutenaient en effet qu'il résulte de la coutume pratiquée par les assureurs de San Francisco que lorsque des clauses additionnelles sont ajoutées à une police, elles annulent complètement toutes les clauses imprimées.

La Cour d'appel du 9e circuit, confirmant une décision de la Cour du district Nord de Californie, décida au contraire que les clauses additionnelles de la police ne pouvaient avoir pour effet de supprimer les clauses imprimées qui, dans l'espèce, couvraient tous les risques ordinaires de la navigation.

Elle reconnut en outre que dans l'espèce la police devait être interprétée conformément à la loi anglaise, qui ne subordonne pas la validité d'une police à temps au bon état de navigabilité du navire.

En conséquence, elle repoussa l'appel interjeté par les assureurs contre les intimés.

L'arrêt de la Cour fut délivré par MM. Gilbert et Hunt, Juges de circuit, et Wolverton, Juge de district. — Plaid. : Mac Cutchen, Willard, Mannon & Greene, Edward J. Mac Cutchen et Farnham P. Griffiths, de San Francisco, pour les demandeurs ; Nathan H. Frank et Irving H. Frank, de San Francisco, pour les défendeurs.

Observations. — Voyez le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 273, p. 55.

I. — III. — Les clauses manuscrites d'une police doivent être interprétées en conformité avec les clauses imprimées. Merchant's Insurance C° v. Allen, 121 U. S. 69. Mais si ces clauses sont inconciliables, les clauses manuscrites l'emportent sur les clauses imprimées. Gunther v. Liverpool L. & G. Insurance C° (C. C.) 34 Fed. 501. En ce sens, les jurisprudences anglaise (Arnould, *On Marine Insurance*, n° 73) et française (G. Ripert, t. II, n° 2237).

IV. — V. — Lorsque les clauses d'une police sont ambiguës, doivent-elles être interprétées en faveur de l'assureur ou de l'assuré ? Il semble en France que le droit strict exigerait de suivre le principe posé par l'art. 1162 du Code civil, d'après lequel, en cas de doute, la clause d'un contrat doit être interprétée en faveur du débiteur (G. Ripert, *loc. cit.*).

En ce sens, jugement du Tribunal de commerce du Havre, 21 août 1883, *Rec. Havre*, 1884. 1. 115, qui en tire cette conséquence que la police doit être interprétée contre l'assuré en faveur de l'assureur. Comp. Desjardins, *Traité*, n° 1326.

En Amérique, l'on estime au contraire qu'il est conforme à l'équité d'interpréter les clauses obscures de la police contre l'assureur, puisque c'est lui-même qui les a rédigées.

En ce sens, National Bank v. Insurance C°, 95 U. S. 673-679 ; Thompson v. Phœnix Insur. C°, 136 U. S. 287, 10 Sup. Ct 1019, et les nombreux cas cités dans Campbell's *Ruling Cases*, 14e éd., note sur le jugement Robertson v. French. Voir cependant Parsons, *On Insurance*, p. 67.

En Angleterre, l'on semble bien appliquer les mêmes principes d'interprétation en faveur de l'assuré. Blackett v. Royal Exchange Assur. C° (1832) 22 C. R. & J. 244 ; Birrel c. Dryer (1884) 9 App. Cas. 345 ; Etherington and Lancashire and Yorshire Acc. Ins. C° (1909) I. K. B. 591 ; National Protector Fire Ins. C° v. Nivert (1913) 108 L. T. 390. — Comp. cependant Arthur Cohen, *Laws of England*, vol. XVII, § 688, qui estime que l'assurance doit être interprétée en conformité avec le slip établi par le courtier de l'assuré.

VI. — La coutume et l'usage ne peuvent être invoqués à l'encontre des clauses d'une police d'assurance lorsque ces clauses sont claires et précises ; 12 Cyc. 1093 ; 17 C. J. 506. — Voir aussi pour le droit anglais, Arnould, *op. cit.*, n° 56.

VII. — Il n'y a pas en Angleterre de garantie de navigabilité du navire pour les polices à temps. Gibson v. Small (1853) 4 H. L. C. 353, et Dudgeon v. Pembroke (1877) 2 App. Cas. 284 ; Marine Insurance Act, 1906, sect. 39, n° 5.

Cette règle s'explique parce que les polices à temps sont généralement souscrites alors que le navire est en mer ou que l'assuré se trouve dans l'impossibilité de savoir s'il est en fait en bon état de navigabilité.

Aussi comprend-on que la règle cesse de recevoir application lorsque le navire se trouve au port ou qu'il a quitté le port alors que l'assuré connaissait son état d'innavigabilité. Voir à ce sujet Marine Insurance Act de 1906, *loc. cit.*, *in fine*, et New-York & P. R. S. S. C° v. Aetna Ins. C° (1913) 204 Fed. Rep. 255.

VIII. — Pour qu'il y ait risque maritime, il n'est pas besoin que l'événement qui constitue le risque soit de caractère catastrophique. En ce sens : The Xantho, 12 App. Cas. 509 ; Ajum Goolam Hosssen v. Union Mar. Ins. C°, 17 T. L. R., 367. — Voir aussi la règle n° 7 du premier appendice au Marine Insurance Act anglais de 1906 qui prévoit que le terme péril de mer ne se réfère qu'aux accidents ou événements fortuits se produisant sur mer. Il ne comprend pas l'action normale des vents et des vagues. En ce sens, G. Ripert, *op. cit.*, n° 2400 et 2401.

COUR D'APPEL (4e CIRCUIT)

12 mai 1921

Privilège maritime des fournisseurs du navire. Ignorance de la qualité juridique de celui qui fait la commande.

Navire : « Saint-John ».

Le fournisseur d'un navire qui ignore complètement la situation juridique de ce navire sauf que celui-ci se trouve en fait en possession de ceux qui lui ont commandé des fournitures n'est pas tenu, pour acquérir un privilège maritime conformément au § 3 de l'Act du 23 juin 1910 de se livrer à une enquête sur le point de savoir si les fournitures lui ont été commandées par ceux qui avaient le droit d'engager le navire.

COLONIAL BEACH C° c. QUEMAHONING COAL C° ET AUTRES.

Le *Saint-John*, appartenant à la Colonial Beach C°, avait été affrété à la Baltimore and Southern Navigation Cy, mais il avait été expressément stipulé au contrat que l'affréteur

n'avait pas le droit d'engager juridiquement le navire par une opération quelconque. En fait, un agent de l'affréteur avait commandé à la Quemahoning Coal C° la livraison d'un chargement de charbon de soute. Le fournisseur ignorait absolument que l'agent en question n'était pas un agent de l'armateur, mais seulement un agent de l'affréteur.

La question était de savoir si, par le fait de cette fourniture livrée de bonne foi, le fournisseur pouvait invoquer contre le navire un privilège maritime. La Cour du district Est de Virginie, à Alexandrie, admit cette prétention du fournisseur et cette décision fut confirmée par la Cour d'appel.

Le jugement fut délivré par MM. Knapp, Juge de circuit, et Rose Juge de district, le Juge de circuit Woods s'étant au contraire prononcé contre le fournisseur. — Plaid. : Hugh H. Obear et Fred. N. Oliver, de Washington (Paul Dulaney et Douglas, Obear & Douglas, de Washington, sur les conclusions), pour l'appelant ; Richard E. Preece, de Baltimore (Frank E. Welsh, de Baltimore, sur les conclusions), pour les intimés.

Observations. — Voyez le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 273, p. 1005.

La jurisprudence des Etats-Unuis décide qu'il y a lieu de présumer que l'affréteur qui traite avec les fournisseurs peut engager le navire ; The South Coast, 247 Fed. 89 ; The Yarmouth (C. C. A.) 262 Fed. 254.

Mais cette présomption ne doit-elle pas disparaître lorsque les fournisseurs peuvent facilement savoir que la personne qui leur commande des fournitures n'avait pas qualité pour engager le navire ?

Il semble bien que la Cour Suprême oblige les fournisseurs à se livrer à une enquête au moins sommaire, afin de savoir si leur client a bien la qualité juridique nécessaire pour pouvoir engager le navire. The Valencia, 165 U. S. 264, 17 Sup. Ct 323. — En ce sens, Piedmont & Georg's Creek Coal C° v. Seabord Fisheries C°, 254 U. S. 1, 41 Sup. Ct. 1, 65 L. Ed.

Mais les Cours d'appel paraissent être d'un avis différent et décident avec le jugement ci-dessus rapporté que l'on ne peut obliger le fournisseur à procéder à une telle enquête. En ce sens, The Oceana, 244 Fed. 80, 156 C. C. A. 508 ; The Yankee, 233 Fed. 926, 142 C. C. A. 593 ; The Yarmouth

(C. C. A.) 262 Fed. 254 ; The South Coast, 247 Fed. 89, 159 C. C. A. 302.

En Angleterre, on admet également que le navire peut être poursuivi *in rem* c'est-à-dire qu'il peut être engagé par l'affréteur sans que l'armateur soit personnellement responsable. Mais il n'en est ainsi qu'au cas où il y a *demise of the ship*, c'est-à-dire lorsque l'armateur a remis à l'affréteur non seulement la gestion commerciale mais encore la gestion nautique du navire. The Ticonderoga (1857) Swab. 215 ; The Lamington (1874) 2 Asp. M. C. 475 ; The Ripon City 66 L. J. P. 110 ; (1897) P. 226, 242 et 244 ; Castlegate, ce Rec., VIII, p. 703.

Voir une critique du système anglais par J. Hostie, « Les responsabilités respectives du propriétaire de navire et de l'affréteur », *Le Droit Maritime*, 1911, p. 368.

En France, on admet que le fournisseur peut agir contre l'armateur sauf lorsqu'il n'est pas de bonne foi et qu'il savait ne traiter qu'avec un affréteur. Voir G. Ripert, *Droit Maritime*, t. I, n° 379, et t. II, n° 1867, et surtout Cassation, 4 mars 1907, ce Rec., XXII, p. 739, et la note.

COUR D'APPEL (9e CIRCUIT)

13 juin 1921

Privilège du chargeur sur le navire. Contrat d'affrètement. Exécution incomplète.

Navire : « Saïgon-Maru ».

I. — *Lorsqu'un contrat d'affrètement, portant sur un certain lot de bois de charpente, n'a été exécuté qu'en partie, le chargeur a un privilège sur le navire pour ce qui concerne la portion du lot qui n'a pas été chargée.*

II. — *Bien que le privilège du navire sur la cargaison pour ce qui concerne le fret et les dépenses diverses incombant aux chargeurs et celui de la cargaison sur le navire, pour ce qui concerne le transport et la délivrance de cette cargaison, soient généralement réciproques, cette réciprocité n'est pas absolument nécessaire, de sorte qu'un privilège*

peut exister sur le navire au profit de la cargaison avant que le navire puisse avoir un privilège sur la cargaison.

Osaka Shosen Kaisha et autres c. Pacific Export Lumber C°.

Aux termes d'une charte-partie conclue entre les armateurs du vapeur *Saïgon-Maru* et la Pacific Export Lumber C°, ce navire devait transporter un chargement complet de bois de charpente d'un port quelconque des rivières Columbia ou Willammette à Bombay, dans l'Inde. Le chargement commença, mais à un certain moment, le capitaine prétendit que le navire avait reçu sa pleine charge et se refusa à recevoir aucun tonnage supplémentaire.

L'enquête établit cependant que le capitaine aurait pu recevoir, sans inconvénient pour la sécurité du navire, 308.441 pieds de bois de charpente de plus que ce qu'il avait consenti à accepter.

La question était de savoir si le chargeur pouvait invoquer un privilège sur le navire pour la garantie des dommages-intérêts qu'il réclamait pour ce refus par le capitaine de compléter le chargement.

Les armateurs prétendaient que le privilège ne pouvait exister parce que le privilège du navire sur la cargaison et celui de la cargaison sur le navire étant essentiellement réciproques, le privilège de la cargaison sur le navire ne peut exister que dans la mesure où cette cargaison a été effectivement chargée. Ils en concluaient que, en ce qui concernait le reste du lot qui n'avait pas été chargé, il ne pouvait exister de privilège sur le navire. Les chargeurs soutenaient, au contraire, que le privilège de la cargaison sur le navire existe aussitôt que le contrat d'affrètement a reçu un commencement d'exécution sans qu'il soit nécessaire de rechercher si ce contrat a été complètement ou seulement partiellement exécuté.

La Cour de district de l'Orégon se prononça en faveur des affréteurs et sa décision fut confirmée par la Cour d'appel.

Le jugement de la Cour d'appel fut délivré par MM. Gilbert, Ross et Hunt, Juges de circuit. — Plaid. : Huffer & Hayden, Frank A. Huffer, William H. Hayden et Gerald

H. Bucey, de Tacoma (Wash.), pour les appelants ; Wood, Montague & Mathiessen et Erskine Wood, de Portland (Oregon), pour les intimés.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 272, p. 799.

I. — Dans l'ancienne procédure maritime des Etats-Unis, le navire n'était tenu *in rem* en raison d'un contrat d'affrètement que lorsque ce contrat était exécuté. Mais ce principe a fait place depuis longtemps à la règle suivant laquelle le navire est tenu *in rem* aussitôt que commence l'exécution du contrat d'affrètement

En ce sens, The Ira Chaffee (D. C.) 2 Fed. 401 ; The Monte A. (D. C.) 12 Fed. 331 ; The J. F. Warner (D. C.) 22 Fed. 342 ; The Director (D. C.) 26 Fed. 708 ; The Starlight (C. C.) 42 Fed. 167 ; The Oscoda (D. C.) 66 Fed. 347 ; The Eugene (D. C.) 83 Fed. 222 ; Id. 87. Fed. 1001, 31 C. C. A. 345 ; The Oceano (D. C.) 148 Fed. 131. — Voir également : The Margaretha, 167 Fed. 794, 93 C. C. A. 184 ; Wilson & al. v. Peninsula Bark & Lumber C°, 188 Fed. 52, 110 C. C. A. 190 ; The Helios (D. C.) 108 Fed. 270.

II. — Il est exact qu'en principe les privilèges du navire sur la cargaison et de la cargaison sur le navire sont réciproques. Mais cette réciprocité n'est nullement nécessaire. Il y a même des cas où elle ne peut exister en raison de la nature des choses, car la jurisprudence des Etats-Unis donne au contrat d'affrètement une portée très étendue. « Toutes conventions concernant le transport par navire de personnes ou de marchandises sont des contrats d'affrètement » (Benedict, 4e éd., § 199 et 201). C'est ainsi que lorsqu'un passager prend place à bord d'un navire pour effectuer un certain voyage et que le navire pour une raison quelconque ne peut atteindre le port de destination, le passager acquiert un privilège sur le navire bien qu'il soit certain qu'aucun privilège ne puisse exister sur le passager au profit du navire. En ce sens, The Eugene (D. C.) 83 Fed. 222, et Stone & al. v The Relampago, 23 Fed. Cas. 158.

COUR D'APPEL (9e CIRCUIT)

1er août 1921

Connaissement. Coulage de liquide. Clause d'irresponsabilité.

Navire : « The Korea-Maru ».

En vertu de l'Harter act, une clause d'un connaissement écartant la responsabilité de l'armateur au cas de coulage n'a pas pour effet d'exonérer le transporteur de la responsabilité qu'il encourt en raison de sa négligence ou de son défaut de vigilance dans l'arrimage de la cargaison.

TOYO KISEN KAISHA ET AUTRES c. WILLITS ET AUTRES.

Un chargement d'huile de coprah avait subi un coulage important au cours d'un voyage de Manille à San Francisco. L'enquête établit que les bidons d'huile avaient été placés trop près de la chambre des machines et sans ventilateurs, ce qui avait provoqué le coulage. L'armateur prétendait écarter sa responsabilité en invoquant une clause du connaissement qui prévoyait que les risques du coulage étaient à la charge du propriétaire de la cargaison.

La Cour de la première division du district Nord de Californie (Juge Edward E. Cushanan) avait écarté cette prétention et sa décision vient d'être confirmée par la Cour d'appel.

La décision de la Cour fut délivrée par MM. Gilbert et Hunt, Juges de circuit, et Wolverton, Juge de district. — Plaid. : Knight, Boland, Hutchinson & Christin et F. Eldred Boland, de San Francisco, pour les appelants ; Edward J. McCutchen, Farnham P. Griffiths et McCutchen, Willard, Mannon & Greene, de San Francisco, pour les intimés.

OBSERVATIONS. — Voyez le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 274, p. 509.

L'Harter Act prévoit expressément que l'armateur ne peut s'exonérer des fautes d'arrimage. En ce sens, The Manitoba (D. C.) 104 Fed. 145 ; The Jeanie, 236 Fed. 463 ; The San

Guglielmo (D. C.) 241 Fed. 968 ; Doherr v. Houston (D. C.) 123 Fed. 334.

Le principe était d'ailleurs consacré par la jurisprudence des Etats-Unis avant l'Harter Act. En ce sens, Transportation C° v. Downer, 11 Wal 129, 133, 20 L. Ed. 160, et Liverpool Steam C° v. Phœnix Insurance C°, 129 U. S. 397, 9 Sup. Ct. 469, 32 L. Ed. 788.

En Angleterre, la clause d'exonération pour le coulage (free of leakage) n'a pas pour effet d'exonérer l'armateur, en cas de faute d'arrimage. En ce sens, Philipps v. Clark (1857) 2 C. B. N. S. 156 ; The Pearlmoor, 1904, P. 286 ; mais l'on admet que la clause a pour effet d'imposer au chargeur la preuve de la faute ou de la négligence de l'armateur ; Czech v. General Steam C° (1867) L. R. 3. C. P. 14 ; Craig v. Delargy (1879) 6 Sc. Sess. Cases, 4° *ter* 1269. — Comp. The Glendarroch, 1894, P. 226.

Voir, pour la jurisprudence française sur l'effet et l'interprétation des clauses d'exonération de responsabilité pour arrimage et en particulier au point de vue de l'Harter Act, Cour d'Aix, 25 mai 1916, ce Rec., XXXI, p. 188, la note et les renvois.

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

24 novembre 1919

Hypothèque maritime. Contrat d'affrètement passé par l'armateur débiteur. Irresponsabilité du créancier hypothécaire.

Navire : « H. M. Whitney ».

Le créancier hypothécaire n'encourt aucune responsabilité en raison de l'inexécution d'un contrat d'affrètement passé par l'armateur son débiteur, alors même que le navire est enregistré à son nom, et qu'il a reçu le montant du fret, conformément aux stipulations de l'acte de constitution d'hypothèque.

Calumet and Hecla Mining C° c. Equitable Trust C°.

Le steamer *H. M. Whitney*, appartenant à l'Acmé Steamship Corporation, était grevé d'une hypothèque maritime au

profit de l'Equitable Trust C° au nom de laquelle il était enregistré.

Aux termes du contrat de constitution d'hypothèque, le fret touché par les armateurs devait être versé à l'Equitable Trust C° en imputation sur le remboursement de sa créance.

L'Acmé Steamship C° conclut avec la Calumet and Hecla Mining C° un contrat d'affrètement du navire pour le transport d'un chargement de cuivre à Gênes. Le fret, qui se montait à 19.503 dollars et qui était stipulé payable d'avance, fut payé en fait par les chargeurs et versé par l'armateur à l'Equitable Trust C°. Le navire ne put partir car il en fut empêché par le Gouvernement américain. Le contrat d'affrètement étant résilié, il s'agissait de savoir si les chargeurs pouvaient exiger du créancier hypothécaire, dans l'espèce, la Guaranty Trust C°, le remboursement du fret à titre de dommages-intérêts.

La Cour de district de New-York s'y refusa pour la raison que les créanciers ayant hypothèque maritime sur un navire ne sauraient être considérés comme responsables vis-à-vis des tiers de l'inexécution par leur débiteur l'armateur des contrats d'affrètement par lui consentis.

Le jugement de la Cour fut délivré par M. Augustus N. Hand, Juge de district. — Plaid. : Murray Prentice and Howland, de New-York (avocats plaidants : Winthrop W. Aldrich et Franklin P. Ferguson, de New-York), pour les défendeurs ; Bullowa and Bullowa, de New-York (avocat plaidant : Lawrence E. Brown, de New-York), pour le demandeur.

Observations. — Voyez le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 275, p. 552.

Le créancier qui bénéficie d'une hypothèque maritime n'est pas responsable de l'inexécution du contrat d'affrètement passé par le débiteur qui se trouve en possession du navire, alors même que ce dernier serait enrègistré à son nom. En ce sens, Jackson v. Vernon I Henry Blackstone, 114 ; Myers c. Willis, 17 C. B. 77 ; Morgan's Assignees v. Shinn, 15 Wall. 105, 21. L. Ed. 87 ; Davidson v. Baldwin, 79 Fed. 95, 24 C. C. A. 453 ; Thorn v. Hicks 7 Cow [New-York] 697), et (jurisprudence anglaise) Law Guaranty and Trust C° Soc. v. Russian Bank for Foreing Trade, 1905, 1. K. B. 815.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ITALIENNE

TRIBUNAL DE MILAN

26 février 1920

Assurances maritimes. Conflit de lois. — Baraterie. Sens italien et sens anglais. — Retour au port de départ Incendie à terre. Irresponsabilité de l'assureur.

Navire : « Shinko-Maru ».

I. — *Un contrat d'assurance contre les risques de navigation stipulé en Italie entre Italiens doit être interprété suivant la loi italienne, même si la marchandise assurée a été chargée à l'étranger sur un navire battant pavillon étranger.*

II. — *Tandis que, d'après le droit anglais, la baraterie est déterminée par le dol du capitaine, dans la législation italienne il y a baraterie, suivant la doctrine la plus accréditée, non seulement quand le capitaine s'approprie ou dérobe le chargement mais aussi quand il commet des fautes légères déterminantes du sinistre.*

III. — *Il n'y a pas baraterie lorsque le capitaine débarque la marchandise dans un autre port que celui de destination si, en agissant ainsi, il a pour but, non pas de soustraire le chargement aux réceptionnaires et d'en tirer un profit illicite, mais de sauvegarder les droits propres de l'armateur pour le paiement du fret.*

IV. — *Parmi les risques assurés comprenant « tout accident ou fortune de mer » et les « relâche et changement de route forcés » ne rentre pas l'incendie de la marchandise à terre après déchargement dans un port étranger non compris dans le voyage et non visé dans la police (en l'espèce,*

le port même d'où étaient parties les marchandises), quoique le déchargement ait été nécessité par une circonstance indépendante de la volonté de l'assuré.

SOCIETA ANONIMA MANIFATTURA ROTONDI C. ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA.

Faits. — La Société Anonyme « Manifattura Rotondi » avait assigné, le 2 août 1919, la Cie « Assicurazioni Generali di Venezia », demandant sa condamnation au paiement d'une somme de 1.140.000 lires, valeur de 700 balles de coton sinistrées.

La « Manifattura Rotondi » exposait que la marchandise incendiée à Bombay, où elle avait été transportée et où elle était restée contre sa volonté, se trouvait, pour la partie sauvée, dans un état tel qu'elle ne pouvait être reconnue et devait donner lieu à délaissement ; qu'en vertu de la police du 11 mars 1918, la défenderesse avait assuré la marchandise pour la somme sus-indiquée sur un navire à vapeur japonais, le *Shinko Maru*, pour le voyage d'un port des Indes à un port d'Italie, avec faculté de transbordement dans un port d'Egypte, en excluant dans ce port le risque de débarquement. Il était spécifié dans le contrat que la marchandise était garantie par l'assurance jusqu'à la station la plus voisine de la filature et que la garantie subsistait même dans le cas où le vapeur stationnerait et débarquerait dans un certain rayon. Il était ajouté que le risque de séjour (giacenza) était couvert à bord du vapeur et dans le dans le port de destination pendant 30 jours après l'arrivée.

Le navire *Shinko Maru* était parti de Bombay avec un chargement de 17.377 balles appartenant à vingt-deux négociants en cotons italiens, à qui le Gouvernement avait procuré le vapeur en le prenant en sous-affrètement à la Maison Grant et Cie, de Bombay, qui l'avait affrété elle-même à la Société Japonaise « Iamshita ». Les contrats d'affrètement et de sous-affrètement étaient restés inconnus des chargeurs. Le vapeur était arrivé à Suez le 1er avril 1918, où le capitaine, un nommé Sanada, avait fait un très long arrêt et s'était refusé soit à poursuivre sa route sur Port-Saïd, soit à débarquer le chargement ou à le transborder sur un autre vapeur, arguant de difficultés nées entre les

armateurs et les assureurs du navire ainsi que du défaut de paiement par la Maison Grant.

Les autorités italiennes essayèrent en vain d'obtenir l'arrêt du navire ; il était permis de craindre que le capitaine voulût fuir avec le chargement. Il quittait en effet Port-Saïd le 18 juillet.

A Aden, le vapeur fut cependant arrêté, et les autorités italiennes mirent tout en œuvre pour faire débarquer le chargement ou pour qu'il fût transporté à Massaua.

Le *Shinko Maru* réussit malgré tout à prendre la fuite une seconde fois et revint à Bombay le 8 août. Là, le capitaine refusa de livrer les marchandises et les débarqua, essayant de s'enfuir avec le navire après que les autorités italiennes en eurent obtenu l'arrêt.

Les chargeurs demandèrent un séquestre judiciaire devant le Tribunal de Bombay, ainsi que l'autorisation de vendre les marchandises.

Le coton, mis à terre, avait été assuré ou par le capitaine Sanada ou par la Cie « Iamshita » pour leur compte. Mais il ne fut pas possible de le vendre, parce que les chargeurs et les propriétaires n'en avaient pas la possession. Le 13 novembre, un violent incendie détruisit les trois quarts de cette marchandise, et la partie qui put être sauvée se trouvait dans un tel état qu'il n'était plus possible de reconnaître les marques et les numéros.

La « Manifattura Rotondi » concluait que le sinistre s'était produit en un moment, en un lieu et pour une cause faisant jouer le contrat d'assurance et elle ajoutait d'ailleurs que, au début, les « Assicurazioni Generali di Venezia » s'étaient montrées disposées à le reconnaître.

La Société défenderesse contestait avoir à répondre de ce sinistre en raison des clauses du contrat d'assurance et des circonstances de fait qui avaient déterminé l'incendie. Elle soutenait que ce n'était ni par caprice, par faute ou par intention coupable que le capitaine Sanada avait refusé de continuer sa route et de débarquer le chargement ; que, s'il avait agi ainsi, c'était parce que des sommes dues à l'armateur et à lui-même n'avaient pas été payées ; que la demanderesse ne l'ignorait pas et que, par conséquent, toute accusation de baraterie devait tomber. Du reste, pour juger l'attitude du capitaine à cet égard, il ne fallait pas appliquer la loi italienne, mais les lois anglaise et japonaise.

A Bombay, prétendait encore la défenderesse, la marchandise avait été incendiée en dehors des circonstances de temps et de lieu prévues par la police ; d'ailleurs, les intéressés au chargement et la « Manifattura Rotondi » elle-même avaient demandé au Gouvernement italien de faire assurer la marchandise à Bombay pour une somme de 520.000 livres sterlings. Le Gouvernement donna des instructions dans ce sens au Consul italien de Bombay ; et, cette assurace n'ayant pas été réalisée par ce fonctionnaire, la demanderesse et les autres intéressés ont assigné devant le Tribunal de Rome le Ministre des Transports pour le rendre responsable de la perte qu'ils subissaient.

Ceci établi en fait, il paraît avant tout au Tribunal qu'il n'y a aucun lien entre la cause actuelle, celle soulevée par la demanderesse contre le Ministre des Transports et celle pendante devant l'autorité judiciaire de Bombay dans laquelle la demanderesse réclamait le remboursement des dommages soufferts à raison de l'inaccomplissement du contrat jusqu'au retour du *Shinko Maru* à Bombay et avant que l'incendie ait endommagé ou détruit le chargement.

Il est constant que le coton a été incendié dans le port de Bombay où il avait été débarqué, le 13 novembre 1918, après que le *Shinko Maru* eut touché Suez et eut fait retour à son point de départ. Le voyage ne fut pas accompli, si bien qu'il n'y a pas lieu d'examiner si le sinistre a eu lieu ou non en cours de voyage.

Dans la police, la marchandise avait été assurée pour un voyage d'un port des Indes jusqu'à la station la plus proche de la filature, soit à Novare ; l'assurance stipulée était ainsi en partie terrestre et en partie maritime. Aux termes de l'article 601 du Code de commerce et de l'article 3 de la police, les risques courent de l'embarquement jusqu'au moment du déchargement au lieu de destination. Des séjours (giacenze) étaient toutefois prévus au contrat et, s'il était dit que l'assurance ne devait pas couvrir la marchandise dans un port égyptien où le navire aurait dû s'arrêter pour le transbordement, on stipulait que le risque couru pendant 30 jours dans le port de destination serait couvert. Comme le sinistre s'est produit à Bombay, à terre, et après le retour dans les Indes du navire transporteur, pour ce seul motif, en s'inspirant seulement de la lettre de la police, le sinistre ne pouvait être couvert par le contrat.

La « Manifattura Rotondi » affirme cependant que les assureurs devaient répondre du sinistre en raison de ce fait que le capitaine s'était rendu coupable de baraterie, risque expressément couvert par l'article 1er de la police, dans la mesure où les assureurs doivent répondre de tout dommage et perte causés par « tempête, naufrage, abordage, changement de route, jet, explosion, feu, baraterie, fortune de mer ». Ce sont, avec le risque de baraterie, à peu près les mêmes risques que ceux que l'article 615 du Code de commerce met à la charge de l'assureur. A propos des deux articles cités, on doit faire une observation générale à savoir que, entre le risque et le préjudice, il doit y avoir un lien de cause à effet. Si le capitaine commet le délit de baraterie (articles 303 et suiv. du Code de la Marine Marchande), le risque à indemniser se réalise sans autre. Le capitaine Sanada, au lieu de débarquer dans un port égyptien ou à Aden comme il paraît constant qu'il devait le faire, en retournant avec le navire à Bombay a évité la remise de la marchandise, mais il ne l'a pas soustraite aux chargeurs dans le but d'en tirer un injuste profit.

Les obligations du capitaine étaient celles qu'il avait assumées à raison de son contrat particulier envers ceux qui l'avaient chargé de conduire le navire. Au contraire, la police d'assurance doit être interprétée entre les stipulants « assureurs et assurés » suivant les principes de leur droit propre. Ainsi, l'assureur est tenu des dommages occasionnés par la baraterie, mais celle-ci devra-t-elle être entendue dans le sens de la loi italienne ou de la loi anglaise ?

La Société demanderesse qui, d'abord, avait affirmé qu'il n'existait pas de grande différence en matière de baraterie, a reconnu par la suite que le droit anglais est bien différent à cet égard, en ce qu'il vise seulement la baraterie déterminée par le dol du capitaine. Dans la législation italienne et d'après la doctrine la plus accréditée, il y a baraterie non seulement quand le capitaine s'approprie ou soustrait le chargement, mais aussi lorsqu'il commet des fautes légères qui ont déterminé le sinistre.

La « Manifattura Rotondi » prétend que le capitaine a agi frauduleusement, mais elle ne peut le démontrer. Il ne résulte d'aucun acte que le capitaine se soit refusé à débarquer le chargement à Suez, Port-Saïd, Massaua, Aden, et Bombay et qu'il se soit enfui des ports africains pour

retourner à son point de départ dans le but de s'approprier la marchandise. Il résulte au contraire de la lettre du 25 avril 1918 que l'association cotonnière fut d'abord informée que le déchargement n'avait pas été opéré à raison de divergences nées entre les armateurs et les assureurs du navire ; c'est ainsi que le vapeur avait été obligé de retourner pour débarquer et vendre la marchandise pour sauvegarder ses droits. Il n'y a donc pas là un cas de baraterie criminelle.

Le Tribunal examine alors si le capitaine s'est rendu, en l'espèce, coupable de baraterie au sens du droit italien et de la police ; il déclare que le fait du capitaine n'a pas donné lieu au risque assuré, et que la police ne couvrait pas la désobéissance de la part du capitaine aux prescriptions de l'article 580 du Code de commerce.

A la vérité, l'article 496 du Code de commerce exigeant du capitaine qu'il réponde des fautes même légères commises dans l'exercice de ses fonctions, l'article 514 le rendant responsable des dommages qui résultent de son refus d'accomplir le voyage auquel il s'est obligé, et enfin l'article 580 lui interdisant l'exercice du droit de rétention sur les marchandises chargées, on pourrait dire qu'en vertu de la police, le coton eût dû être assuré contre tous les dommages auxquels il aurait été exposé à raison des fautes même légères du capitaine, soit contre tous les actes accomplis par lui. Mais le fait ou l'omission qui peut créer la responsabilité du capitaine en donnant lieu à la baraterie doit consister dans l'absence de cette diligence spéciale qui est exigée de lui pour la conduite du navire. Le risque de baraterie contre lequel le chargeur ou le propriétaire de la marchandise s'est assuré ne peut comprendre que les pertes dérivant du fait par le capitaine de ne pas avoir eu cette diligence spéciale que la loi exige. En fait le capitaine Sanada a exercé le droit de rétention que les lois italiennes ne lui reconnaissaient pas, mais dont le fondement a cependant été reconnu par les autorités à Aden. Il n'aurait donc pas manqué de cette diligence que les lois italiennes exigent du capitaine.

La demanderesse objecte, en faisant abstraction de la baraterie, que sa marchandise était couverte par l'assurance lorsqu'elle a pris feu. Cela n'est pas exact. Le coton transporté à Bombay était débarqué lorsqu'il fut incendié.

Les termes du contrat comprenaient un voyage des Indes, excluaient le séjour (giacenza) à Bombay et s'ils assuraient la marchandise même à terre, ils ne la couvraient pas sur les quais du port d'embarquement.

La « Manifattura Rotondi » prétend que les dommages soufferts sont dus à un cas de force majeure. L'article 9 de la police fixe la durée du risque jusqu'au débarquement à terre au lieu de destination, et décide que le débarquement doit être effectué dans les 30 jours de l'arrivée du navire à moins qu'il ne soit empêché par la force majeure. Sans doute, la « Manifattura Rotondi » a été empêchée de procéder au débarquement parce que le capitaine n'a pas voulu le permettre, fait indépendant de sa volonté. Mais il ne semble pas exact que l'inexécution du débarquement ou du voyage à raison de circonstances indépendantes de la volonté de l'assuré suffise pour que l'assureur soit tenu au paiement des dommages que peut éprouver l'assuré.

L'assureur assume la réparation des dommages pour des risques spéciaux et, si les marchandises assurées n'arrivent pas à destination et qu'elles ne peuvent y arriver par une circonstance qui, dans le contrat d'assurance, n'a pas été considérée comme un risque, l'assureur n'encourt pas de responsabilité ni à raison du contrat, ni à raison des principes généraux du droit.

La Société demanderesse invoque encore le risque créé par la relâche ou le changement forcé de voyage, déclarant que sa marchandise a subi des dommages à raison de ces deux faits. Il ne semble pas qu'elle soit ici dans le vrai. Le *Shinko Maru* est retourné à Bombay certainement contre la volonté de la « Manufattura Rotondi », mais cela ne suffit pas pour constituer le risque. L'article 617 du Code de commerce dispose que les changements de route ou de navire provenant du fait de l'assuré ne sont pas à la charge des assureurs. Ici, le vapeur eut à revenir en arrière à la suite d'une décision libre du capitaine, et il est prétendu que, pour constituer le risque, il suffit que le changement soit survenu sans le consentement de l'assuré. Mais la « Manifattura Rotondi » ne peut pas faire abstraction des circonstances de la cause ; le *Shinko Maru* retourna à Bombay, au lieu de suivre sa route, parce que le capitaine n'avait pas reçu le paiement de ce qui lui était dû.

D'autre part, la correspondance invoquée par la demanderesse ne permet pas de conclure qu'entre les parties il ait été convenu que l'assurance serait valable dans tous les cas, même dans celui où le coton aurait brûlé à Bombay après que le vapeur qui le transportait y eut fait retour.

Enfin, on ne peut pas, pour apprécier la cause actuelle, avoir égard à l'attitude des autres Sociétés qui avaient assuré d'autres parties du chargement sur le *Shinko Maru*, s'agissant dans l'espèce de voir si, à raison des circonstances, la « Manifattura Rotondi » peut invoquer la clause du contrat qui lui est propre.

La décision du Tribunal fut que le coton de la demanderesse n'était pas couvert par l'assurance au moment du sinistre et que le préjudice n'avait été la conséquence directe d'aucun des risques contre lesquels la marchandise avait été assurée.

Du 26 février 1920. — Prés. : M. Curtino ; plaid. : MM. Quartara (pour la Società Manifattura Rotondi) et Sisti (pour les Assicurazioni Generali di Venezia), avocats.

Observations. — Voyez le texte de la décision dans *Il Diritto Marittimo*, XXII-XXIII (1920-1921), p. 70.

I. — « La solution théorique du conflit de lois en matière « d'assurance ne peut faire de doute. La loi applicable « est la loi du lieu où le contrat a été souscrit » (Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, n° 2177, et les références citées).

II-III. — Sur la détermination de la baraterie (*barratry*) d'après le droit anglais, voyez H. Lureau, *La garantie de la baraterie*, ce Rec., XXII, p. 113, notamment p. 116, *in fine* ; Georges Ripert, *op. cit.*, t. I, n° 798 ; Bruxelles, 25 octobre 1901, ce Rec., XVII, p. 184, et la note de droit comparé ; Tribunal de l'Empire allemand, 1er juin 1908, *ibid.*, XXIV, p. 510 ; Trib. sup. hanséatique, 19 janvier 1910 et 3 mai 1910, *ibid.*, XXV, p. 808, et XXVI, p. 377 ; Marseille, 30 janvier 1920, *ibid.*, XXXII, p. 455.

Comparez, sur le sens donné au mot baraterie (*baratteria*) en Italie, spécialement au point de vue de l'assurance, Cassation de Florence, 16 décembre 1901, *ibid.*, XVIII, p. 235 ; Cassation de Palerme, 19 février 1904, *ibid.*, XX, p. 123 ; Cassation de Turin, 26 mars 1904, *ibid.*, XX, p. 122 ;

Cagliari, 22 septembre 1910, *ibid.*, XXVII, p. 753 ; Gênes, 25 janvier 1914, *Il Diritto marittimo*, XVI, p. 218, et la note.

IV. — Voyez Cassation de Turin, 28 avril 1897, ce Rec., XIII, p. 219.

SENTENCE ARBITRALE

29 mars 1919

Assurances maritimes. Navire pétrolier torpillé. Incendie ultérieur. Risque de guerre.

Navire : « Albert-Watts ».

Pour décider s'il y a risque de guerre ou risque de mer ordinaire, la règle à suivre est de rechercher quel est l'accident qui a été la cause prédominante du sinistre et qui l'a rendu pour ainsi dire inévitable.

Spécialement, lorsqu'un navire pétrolier a été frappé par une torpille ou a heurté une mine, et qu'il en est résulté un échappement de vapeurs inflammables et explosives, il y a lieu de mettre à la charge de l'assureur des risques de guerre l'incendie survenu même plusieurs heures après.

Banca commerciale italiana c. Ministre des Transports.

En fait. — En vertu du contrat signé le 4 octobre 1917, la « Banca Commerciale Italiana » avait affrété à « l'American Italian Commercial Corporation » le vapeur-citerne *Albert-Watts* pour une durée de vingt-quatre mois, prorogeable.

Parmi les conditions de la charte-partie se trouvait la clause relative à l'assurance des risques de guerre, que le Gouvernement italien prenait à sa charge en vertu de l'article 28 du contrat d'affrètement ainsi conçu :

Art. 28. — (*a*) L'assurance contre les risques de guerre est prise en charge par le Gouvernement italien affréteur,

dans la mesure suivante : Le vapeur-citerne est assuré contre les dits risques, à raison d'une valeur initiale de 352 dollars par tonne de portée en lourd, cette valeur initiale devant être réduite pour chaque mois à suivre de $ 14.50 jusqu'au dernier mois d'affrètement et de dollars 5.50 pour chacun des mois suivant le douzième mois de location. — (*b*) En cas de perte ou avarie provenant d'un risque de guerre, le règlement et le paiement seront faits en conformité de la police actuellement en vigueur auprès de l'Istituto Nazionale des assurances du Royaume d'Italie, dans le délai de soixante jours au maximum. — (*c*) La valeur du navire-citerne, au cas de règlement, sera celle prévue et établie au § 1 du présent article, étant entendu que pour chaque jour de mois d'affrètement commencé, la dite valeur sera diminuée de 1/30e.

Le vapeur-citerne *Albert-Watts* partit de New-York le 29 octobre 1917, avec un plein chargement de gazoleine et de pétrole, à destination de Gênes. Bien que se trouvant en convoi avec d'autres navires, à la hauteur du cap Berta, il fut attaqué par deux sous-marins ennemis et fut frappé d'une torpille.

Extrait du rapport de mer. — « Le 29 octobre 1917, nous partîmes de New-York avec ledit bâtiment, étanche, etc..., avec un chargement d'huile de pétrole raffiné en vrac, de 12.000 caisses de gazoléine et de 400.000 gallons d'huile combustible.

« Aujourd'hui, 28 novembre mercredi, à 8 h. 30 du matin, me trouvant à environ 70 milles à l'Ouest de Gênes, dans la Méditerranée, par temps clair et mer calme, à la tête d'un convoi de 4 navires dont le mien, accompagné de 2 contre-torpilleurs et d'un contre-sous-marin italien, j'aperçus un contre-torpilleur faisant feu sur quelque chose. En même temps, les servants des canons à notre bord découvrirent le périscope d'un sous-marin à environ un mille et nous fîmes feu sur le périscope.

« Nous continuâmes notre route et quelque temps après nous aperçûmes un autre périscope..... Nous engageâmes le combat et vers 10 h. 30, après avoir fait environ 20 milles de cette façon, et environ à 50 milles de Gênes, notre navire fut frappé d'une torpille ou bien heurta une mine, ce que je ne pourrais au juste préciser.....

« Le pétrolier fut frappé à l'avant tribord à hauteur de

la cale n° 1. Je fis arrêter les machines et quelques instants après le premier mécanicien me dit qu'il avait éteint les feux, craignant qu'un incendie ne se déclare tant étaient fortes les émanations de gaz dans la chambre des machines... Cette odeur s'étant dissipée, j'ordonnai au mécanicien d'allumer les feux et nous partîmes par nos propres moyens vers Gênes à midi 30.

« Pas d'autre incident jusqu'à 18 h. 30 du même jour, lorsqu'à ce moment le contre-torpilleur m'informa que je devais allumer mon fanal pour demander le pilote ; je le fis et, en allumant le feu, des étincelles tombèrent autour du navire, enflammant les vapeurs de gazoléine qui flottaient à la surface de l'eau ; une flamme s'éleva sur la mer dans le sillage du navire qui avançait avec vent arrière, à toute vitesse, s'éloignant de l'incendie qui brûlait sur la mer, et qui, peu à peu, s'éteignit.

« Arrivés au port, nous aperçûmes le pilote sur une barque ; sous sa conduite, nous abordâmes et jetâmes l'ancre avec 3 brassées de chaînes.

« Je dis alors au pilote de se rendre aussitôt à terre pour faire savoir à l'autorité maritime les angoisses dans lesquelles je me trouvais ; mais il me fut répondu que je devais demeurer à bord. Le lendemain à 8 heures, je me présentais aux autorités du port auxquelles j'exposais la situation... et pendant que je discutais un homme se précipita dans le bureau de la capitainerie du port, disant : « Capitaine, votre navire brûle.....

« En compagnie de quelques employés du Consulat, accourus au port, nous prîmes place dans une barque, nous dirigeant vers le pétrolier en flammes. J'ai vu alors quelques hommes de l'équipage ; d'après ces derniers, l'équipage avait dû sauter à la mer, n'ayant pas eu le temps de mettre les embarcations à l'eau.

« Le feu s'était développé rapidement. Trois heures environ après les autorités réussirent à faire remorquer le pétrolier en dehors du port, où il continua de brûler violemment. »

Telles sont les circonstances de fait, qui, d'après le rapport circonstancié du capitaine, ont causé la perte du navire *Albert-Watts*.

A la suite de l'expertise, la « Banca Commerciale Italiana » représentant « l'American Italian Corporation »

de New-York, propriétaire du vapeur *Albert-Watts*, estimant que le sinistre devait être exclusivement attribué à des risques de guerre, notifia l'abandon du pétrolier au Gouvernement italien, assureur des risques de guerre.

Le Gouvernement italien n'ayant pas accepté le délaissement, la controverse fut soumise à l'arbitrage de la Commission arbitrale.

La Commission arbitrale est donc appelée à juger si la perte du navire est due à un risque de guerre, ainsi que le prétend la « Banca Commerciale Italiana », au nom et pour compte de « l'American Italian Corporation », ou à un risque ordinaire de navigation, ainsi que le soutient le Gouvernement Royal Italien.

En droit. — L'exposé pur et simple des faits, indépendamment de toute appréciation et de toute discussion d'ordre juridique, serait par lui-même suffisant pour déterminer la nature du sinistre qui causa la perte du navire *Albert-Watts*.

Le sinistre qui peut frapper un navire ne dépend pas toujours d'un fait isolé ; toute une série de circonstances concourent à produire l'accident et, parmi ces circonstances, il en existe souvent qui sont en dehors du risque assuré. Le critérium à suivre, en pareil cas, sera de déterminer quel est l'accident prédominant, c'est-à-dire l'accident qui a rendu le sinistre inévitable.

Dans le cas du vapeur *Albert-Watts* il y a trois phases dans l'événement malheureux qui a causé sa perte :

1° L'explosion de la torpille ou de la mine ; 2° l'incendie qui s'est déclaré, et 3° finalement, le remorquage du navire incendié en dehors du port et son abandon à l'action de la mer et des vents. Mais ces trois phases constituent trois anneaux d'une même chaîne indissoluble. L'explosion de la torpille ou de la mine a produit l'échappement du pétrole et l'exhalation intense et incessante de cet hydrocarbure, qui imprégnant, jusqu'à saturation, l'atmosphère et l'eau à l'entour du navire, a rendu l'incendie inévitable.

« Etant donné le pouvoir de volatilisation des hydro-« carbures, dès l'instant où l'*Albert-Watts* a été frappé par « la torpille et où le pétrole a pu s'échapper des compar-« timents où il était enfermé, le péril d'incendie était « devenu certain et imminent ». C'est ainsi que s'exprime un ingénieur expert, et son opinion ne doit pas être détruite par les déclarations contenues dans l'acte que le

Gouvernement italien a fait signifier le 6 mars 1918, à savoir que « l'incendie s'est produit par des causes com- « plètement étrangères (*sic*) au sinistre de guerre, en un « lieu très éloigné de celui-ci et à un long intervalle de « temps ». Du moment où l'échappement intense et ininterrompu des gaz fut exclusivement dû à l'explosion de la torpille, peu importe que l'incendie se soit déclaré le lendemain et à une distance assez grande du torpillage.

Il est scientifiquement reconnu que les mélanges d'air et de vapeur de pétrole, d'inflammables qu'ils sont, deviennent explosibles au fur et à mesure que la proportion d'air augmente. L'incendie reste donc, malgré l'intervalle de temps, une conséquence directe et immédiate de l'explosion et le lien de causalité entre ces deux événements ne peut être considéré comme rompu du fait qu'une étincelle jaillissant à bord ou à l'intérieur du navire a enflammé l'atmosphère de gaz qui l'environnait.

Dès l'instant donc où l'*Albert-Watts* fut, par l'effet du torpillage, transformé en un « volcan en éruption » laissant échapper des gaz, dès ce moment l'*Albert-Watts* était voué à la perte et seul un miracle eût été capable de le sauver. L'incendie du navire (il faut le répéter) n'eût pas été possible, si la torpille ou la mine n'avait pas occasionné l'échappement des gaz, mettant ainsi le navire dans des conditions si particulièrement anormales.

Vouloir rompre cette chaîne ainsi que prétendait le faire l'Administration de l'Etat, pour enlever à l'incendie le caractère d'un risque de guerre et pour lui attribuer le caractère d'un événement malheureux de navigation, c'était faire violence à la logique ; ce serait violer d'une façon grave les principes sur lesquels est fondée la théorie des risques dans l'assurance maritime.

En conséquence, attendu que le sinistre du vapeur *Albert-Watts* doit être attribué exclusivement à un fait de guerre, la validité du délaissement notifié par la « Banca Commerciale Italiana » ne peut faire l'objet d'aucune contestation sérieuse.

La condamnation du Gouvernement italien entraîne sa condamnation au remboursement des frais de la sentence arbitrale.

Du 29 mars 1919. — Arbitres : MM. Ang. Straffa, Rolandi Ricci et Mich. Cagnetta.

Observations. — Le texte de cette décision est publié dans *Il Diritto Marittimo*, XXI (1919), p. 267 ; voir la note sous la Sentence arbitrale du 28 novembre 1919, rapportée ci-dessous.

SENTENCE ARBITRALE

28 novembre 1919

Assurances maritimes. Sous-marin en vue. Échouement. Risque de guerre.

Navire : « Adda ».

L'échouement constitue un risque ordinaire compris dans l'énumération de l'article 615 du Code de commerce. Toutefois, pour savoir s'il y a risque de guerre, il ne faut pas seulement considérer l'événement lui-même, mais sa cause déterminante. Si cette dernière constitue un fait de guerre, l'échouement n'est plus le fait principal mais bien la conséquence du fait de guerre.

Spécialement, lorsque le capitaine du navire assuré, ayant aperçu un sous-marin inconnu, se jette à la côte pour échapper à une attaque, la perte doit être mise à la charge de l'assureur des risques de guerre. Peu importe qu'en fait le sous-marin n'appartînt pas aux flottes ennemies, si le capitaine a pu raisonnablement croire le contraire.

Istituto Nazionale delle Assicurazioni c. Cambiaghi Rossi et autres.

En fait. — Par police en date du 17 juillet 1917, la Maison Cambiaghi avait assuré contre le risque de guerre l'excédent sur valeur de réquisition du vapeur *Adda*, lui appartenant, auprès de la « Società Nazionale di Assicurazioni », avec réassurance pour les 80 % auprès de l' « Istituto Nazionale delle Assicurazioni » constitué en vertu du décret royal et du décret du ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce du 30 août 1914.

L'*Adda*, parti de Bombay à destination de Naples, le 21 juillet 1917, et voyageant en convoi, sous escorte,

s'échoua le 20 septembre 1917 au cours du voyage de Syracuse à Naples, à Punta Locosa ; le navire subit de ce fait des avaries.

L'échouement se produisit dans les circonstances suivantes : Le jour commençait à poindre, lorsque le capitaine de l'*Adda*, en tête du convoi, aperçut un submersible sans pavillon qui trafiquait avec un voilier ; le submersible ayant aperçu le convoi plongea aussitôt. Croyant qu'il s'agissait d'un submersible ennemi, le capitaine ordonna machine arrière et manœuvra de telle façon que le navire se jeta à la côte, le long de laquelle il naviguait en convoi pour s'y réfugier en cas d'attaque. Après des tentatives infructueuses de renflouement, on allégea le navire en débarquant sur chalands 1.849 sacs de blé. Ainsi allégé, avec l'assistance de deux remorqueurs, le navire fut renfloué et continua sa route vers Naples.

A raison des avaries éprouvées, l'armateur réclama l'indemnité risque de guerre aux assureurs, qui refusèrent d'admettre que l'événement cause du dommage pût être attribué à aucune des causes prévues dans la police contre les risques de guerre. Le différend fut soumis à l'appréciation de la Commission arbitrale qui décida ainsi qu'il suit :

En droit. — La Commission, après examen des documents et des arguments écrits et verbaux des parties, a décidé à l'unanimité qu'en l'espèce, il s'agissait d'un sinistre de guerre, sans qu'il y ait eu faute de la part du capitaine.

Elle a jugé qu'il y avait eu sinistre de guerre, parce que l'échouement avait été déterminé par la menace d'un sous-marin, que le capitaine avait raisonnablement pu prendre pour un submersible ennemi.

La Commission a considéré qu'aux premières lueurs du jour, le capitaine avait aperçu un submersible ; que ce dernier ne faisait aucun signal pour montrer qu'il était ami, n'arborait pas le pavillon national, mais accostait un voilier qui semblait chargé de vivres. A peine le submersible avait-il aperçu le convoi qu'il plongea comme pour se soustraire au canon de l'*Adda* ; ce qui eut pour résultat que le capitaine de ce dernier navire, craignant l'envoi d'une torpille, se jeta par une manœuvre rapide sur la côte de Palinuro à peu de distance, considérant que

l'échouement pouvait sauver le chargement évalué à deux millions environ. Dans ces conditions, si on estime que la conduite du capitaine a été répréhensible, il faut faire remonter la faute au sous-marin, lequel voyant un convoi, qui devait être nécessairement un convoi italien ou allié, ne s'est pas donné la peine de faire connaître sa nationalité, mais a plongé faisant ainsi croire qu'il était ennemi.

L'échouement du navire fut une conséquence directe et immédiate du torpillage redouté. Il est vrai que le sous-marin était italien et inoffensif, mais le capitaine le prit pour un sous-marin ennemi par suite d'une série de circonstances qui ont pu raisonnablement le faire prendre pour tel. Le capitaine se trouvait, suivant la raison qu'il a donnée, en face d'une menace si grave qu'il a agi avec une prudence digne de louanges ; il se déroba à un péril sérieux en s'exposant à un danger beaucoup moins grave pour le salut de l'équipage et de la cargaison. On ne peut tirer argument de la nationalité du sous-marin et en conclure qu'il n'y avait pas péril parce qu'une menace sérieuse de violence doit être considérée comme équivalente à un acte de violence. La présence du submersible que le capitaine a cru raisonnablement être un submersible ennemi est précisément cet acte de puissance belligérante, qui, selon l'article 1er de la police, constitue un risque de guerre.

L'Istituto Nazionale a prétendu que la manœuvre du capitaine qui a amené l'échouement avait été une faute et qu'en conséquence la *causa proxima* du sinistre avait été la faute du capitaine.

Le Collège croit superflu d'examiner la question de droit, à savoir si le sinistre perd le caractère de risque de guerre parce qu'il y aurait faute du capitaine ou de l'équipage, car il estime qu'en l'espèce, il ne peut être question de faute.

La capitainerie du port de Naples, après une enquête sur la conduite du capitaine et de l'équipage, n'a pas cru devoir conclure à aucune peine disciplinaire contre celui-ci, pas même à un blâme. Dans la situation où le capitaine s'est trouvé, la Commission estime que la manœuvre du capitaine, non seulement est exempte de faute, mais a même été une manœuvre prudente et raisonnable.

On ne peut qualifier de faute la décision prise sur le

plus ou moins d'opportunité d'une manœuvre qui est remise à l'appréciation technique du capitaine ; il peut y avoir erreur dans son appréciation personnelle, non une faute.

L'Instituto Nazionale a prétendu à tort que l'échouement est risque ordinaire, parce qu'il se trouve dans l'énumération qui est faite des risques ordinaires à l'article 615 du Code de commerce et ne figure pas parmi les risques de guerre énumérés à l'article 616. Il est facile de répondre à cette objection en faisant remarquer que tout accident de mer peut prendre le caractère guerrier quand il est déterminé par une cause de guerre ; la cause étant établie, ses conséquences directes sont risques de guerre.

Du 28 novembre 1919. — Devant MM. Ad. Berio, Umb. Penco et Ces. Vivante.

Observations. — Voyez le texte de cette décision dans *Il Diritto marittimo*, XXII-XXIII (1920-1921), p. 34.

La Sentence arbitrale rapportée ici et celle du 29 mars 1919 (*suprà*, p. 486) présentent un grand intérêt pour la qualification du risque de guerre et pour la détermination du rapport de causalité entre le risque assuré et le sinistre. Voir, sur ces questions, les articles de M. A. Luzzatti, dans *Il Diritto commerciale*, n°s 7 à 9 (juil.-sept.) de 1919, et de M. E. Audouin, ce Rec., XXXIII, pp. 1 et 239, notamment pp. 253 et suiv.

Dans l'espèce qui fait l'objet de la Sentence du 28 novembre 1919, le risque de guerre était, en fait, inexistant, puisque le sous-marin auquel l'*Adda* voulait échapper n'était pas un sous-marin ennemi. Mais les circonstances étaient telles qu'aucune faute n'a semblé pouvoir être reprochée au capitaine pour s'être ainsi mépris sur la réalité du danger. Une décision analogue avait été rendue par la Haute-Cour de Justice d'Angleterre, dans une affaire où le navire assuré, ayant aperçu un corps flottant paraissant être un sous-marin, s'était volontairement jeté sur lui pour l'éperonner et avait coulé lui-même à la suite de la collision ; voir la note, ce Rec., XXXI, p. 115.

DOCUMENTS

ASSOCIATION DE DROIT INTERNATIONAL

COMITÉ DE DROIT MARITIME

Règles de la Haye, 1921 (1)

RESOLUTIONS

Recommandées par le Comité de Droit Maritime (Maritime Law Committee) et adoptées à l'unanimité par l'Association de Droit International (International Law Association) dans son Congrès à La Haye, le 3 Septembre 1921.

1. Que suivant l'opinion de cette Association, le trafic et le négoce maritimes internationaux seront développés, et que les différends seront évités ou leur règlement facilité, si les droits et responsabilités des propriétaires de marchandises et des propriétaires de navires sont à bref délai respectivement définis par des Règles d'un caractère net et équitable régissant les connaissements, et qui seraient universellement appliquées.

2. Que l'Association approuve sous le nom de « Règles de La Haye, 1921 » (The Hague Rules, 1921) les règles relatives au transport par mer préparées par son Comité de Droit Maritime (Maritime Law Committee) et qui ont été arrêtées durant cette Conférence, après consultation des représentants des intérêts engagés de nombreux Etats maritimes, et en recommande l'adoption internationale.

Dans le but d'obtenir une action prompte et efficace, l'Association compte sur la continuation de la collaboration des armateurs, chargeurs, réclamateurs, banquiers et assureurs présents

(1) Voir le texte officiel anglais des Règles de la Haye, ce Rec., t. XXXIII, p. 178. — Le compte rendu sténographique de la Conférence de la Haye est publié, *infrà*, p. 502.

et représentés à la Conférence, ce qui paraît rendre cette proposition au moment présent un moyen pratique de progrès.

3. Que suivant l'avis de l'Association de Droit International (International Law Association) ces Règles s'appliqueraient aux navires appartenant à tout Gouvernement ou affrétés par lui, à l'exception des navires exclusivement employés à un service naval ou militaire.

4. Que ces Règles soient publiées en Anglais et en Français, les langues officielles de cette Conférence.

5. Que suivant l'opinion de cette Association, l'emploi des documents maritimes connus sous la forme de connaissements libellés « reçu pour embarquement » et documents similaires, est devenu, en de nombreux cas, une nécessité du commerce.

Cette Association est, en conséquence, d'avis que les intérêts engagés collaborent pour faire disparaître les difficultés que suscite actuellement l'usage de ces documents dans les cas où la nécessité de leur emploi est généralement reconnue.

6. Considérant qu'il existe dans plusieurs Etats une législation spéciale relative au sujet régi par ces Règles, et que des projets de loi concernant le même sujet sont déposés dans d'autres Etats, et considérant qu'il sera seulement possible d'appliquer ces Règles dans ces Etats si elles sont en accord avec la législation nationale, l'Association émet le vœu que pour assurer l'uniformité, chaque législation existante ou en préparation soit mise en concordance avec ces Règles.

7. Que l'Organe Exécutif du Comité de Droit Maritime (Maritime Law Committee) soit autorisé, et il l'est par les présentes, à continuer son action d'accord avec les Corps représentés et les intérêts engagés, et il est prié de le faire de façon à assurer l'adoption des dites Règles et leur mise en vigueur pour toutes opérations traitées à compter du 31 Janvier 1922.

LES RÈGLES DE LA HAYE, 1921

DÉFINISSANT LES RISQUES ASSUMÉS PAR DES TRANSPORTEURS MARITIMES EN VERTU D'UN CONNAISSEMENT.

Article I. — *Définitions.*

Dans ces Règles les mots :

(a) « Transporteur » comprend le propriétaire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

(b) « Contrat de transport » signifie un connaissement ou tout document similaire faisant titre, tout et autant

que ce document se rapporte au transport de marchandises par mer.

(c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison transportée sur le pont.

(d) « Navire » comprend tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

(e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis la réception des marchandises au palan du navire jusqu'à leur déchargement du palan du navire.

Article II. — *Risques.*

Sous réserve des stipulations de l'article V, le transporteur pour tous contrats de transport de marchandises par mer, sera, quant à la manutention, chargement, arrimage, transport, garde, soin et déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Article III. — *Responsabilités et Obligations.*

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

(a) mettre le navire en état de navigabilité ;

(b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

(c) approprier et mettre en état sain pour la réception, le transport et la préservation des marchandises les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées.

2. Le transporteur sera tenu de pourvoir à la manutention, chargement, arrimage, transport, garde, soin et déchargement appropriés et soigneux des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, à la demande du chargeur, émettre un connaissement portant entre autres choses :

(a) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apparaissent clairement de toute autre façon sur les marchan-

dises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles restent lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

(b) le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur avant que le chargement ne commence ;

(c) l'état et le conditionnement apparents des marchandises.

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu d'émettre un connaissement portant la description, les marques, le nombre, la quantité ou le poids, dont il a raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui.

4. Un tel connaissement émis pour des marchandises autres que des marchandises transportées en grenier et des cargaisons complètes de bois, constituera, sauf preuve contraire, la présomption que le transporteur a reçu les marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément aux paragraphes 3 (a), (b) et (c).

Pour toute réclamation contre le transporteur au cas de marchandises transportées en grenier ou de cargaisons complètes de bois, le plaignant sera tenu, nonobstant le connaissement, de prouver le nombre, la quantité ou le poids actuellement délivrés au transporteur.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur l'exactitude de la description, des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points.

6. A moins qu'une notification écrite d'une réclamation pour perte ou dommage, et la nature générale de cette réclamation ne soit signifiée par écrit au transporteur ou à son agent au port de décharge avant l'enlèvement des marchandises, cet enlèvement constituera, sauf preuve contraire, la présomption de la délivrance par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites au connaissement et en tous cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour perte ou dommage à moins qu'une action ne soit intentée dans les 12 mois de la délivrance des marchandises.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué », pourvu qu'aucun connaissement libellé « Reçu pour Embarquement » ou autre document faisant titre, n'ait été précédemment délivré pour ces marchandises.

En échange et contre remise d'un connaissement libellé « Reçu

pour Embarquement » le chargeur sera en droit, après l'embarquement des marchandises, d'obtenir un connaissement libellé « Embarqué ».

Un connaissement libellé « Reçu pour Embarquement » dans lequel ultérieurement sont insérés par le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur le nom ou les noms du navire ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, sera considéré aux fins de ces Règles, comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictés dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrivent ces Règles, sera nulle, non avenue et sans effet.

Article IV. — *Droits et Exonérations.*

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de :

(a) acte, négligence ou faute du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration (management) du navire ;
(b) feu ;
(c) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
(d) acte de Dieu ;
(e) fait de guerre ;
(f) fait d'ennemis publics ;
(g) arrêts ou contraintes de princes, autorités ou peuple ou saisie judiciaire ;
(h) restrictions de quarantaine ;
(i) acte ou omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, son agent ou représentant ;
(j) grèves ou lockouts ou arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

(k) émeutes ou troubles civils ;
(l) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
(m) défaut, qualité ou vice propre des marchandises ;
(n) insuffisance d'emballage ;
(o) insuffisance ou imperfection de marques ;
(p) vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
(q) toute autre cause ne provenant pas d'une faute positive ou de la participation du transporteur ou de la faute ou négligence des agents, préposés ou employés du transporteur.

3. Aucun déroutement pour sauveter ou tenter de sauveter des vies ou des biens en mer, ou aucun déroutement autorisé par le contrat de transport ne sera considéré comme une infraction ou violation de ces Règles ou du contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

4. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables en aucun cas pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, au delà d'une somme de £100 par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et n'aient été insérées au connaissement.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

La déclaration du chargeur quant à la nature et la valeur des marchandises déclarées constituera, sauf preuve contraire, une présomption, mais ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

5. Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si le chargeur a fait une déclaration sciemment erronée de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable ou explosive, ou de nature dangereuse, à moins que cette nature et ces caractères n'aient été déclarés par écrit par le chargeur au transporteur avant l'embarquement, et que le transporteur, capitaine ou agent du transporteur n'ait consenti à leur embarquement, pourront à tout moment avant leur délivrance être détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité pour le chargeur, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirec-

tement de leur embarquement. Si de telles marchandises embarquées avec le consentement du transporteur devenaient un danger pour le navire ou la cargaison, elles pourraient de même façon être détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité pour le chargeur.

7. Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de tous ou de l'un quelconque de ses droits et exonérations prévus par cet article, pourvu que cet abandon soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Article V. — *Conditions Spéciales.*

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou son obligation quant à l'état de navigabilité du navire, ou le soin ou diligence de ses préposés ou agents quant aux manutention, chargement, arrimage, garde, soin et déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Article VI. — *Limites d'Application de ces Règles.*

Aucune disposition de ces Règles ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou le dommage survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement à l'embarquement et postérieurement au débarquement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article VII. — *Limitation de Responsabilité.*

Les dispositions de ces Règles ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de la convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

ASSOCIATION DE DROIT INTERNATIONAL

COMITÉ DE DROIT MARITIME

Conférence de la Haye, 1921

Compte rendu sténographique, traduit de l'anglais par

M. Jacques Ruffin.

Assemblée préliminaire tenu à Scheveningen, le lundi 29 août 1921

Sont présents :

— Le très honorable Sir Henry E. Duke (Président de la Probate, Divorce and Admiralty Division de la Haute-Cour de Justice, Angleterre) au fauteuil présidentiel.

— Secrétaire : W. R. Bisschop, LL. D.

— Theo. Alpen (Commerçant en charbons, représentant le Comité National Suédois de la Chambre de Commerce Internationale).

— A. Bagge (Secrétaire de la Cour Suprême, de Stockholm, représentant le Comité Maritime du Gouvernement Suédois).

— Sidney Boulton (Président du Lloyd's, Londres).

— Sir Graham Bower, K. C. M. G. (Droxford, Hants, Angleterre).

— H. M. Cleminson (Administrateur de la Chamber of Shipping du Royaume-Uni, Londres).

— Sanford D. Cole (Solicitor, Ealing).

— H. Graandyk (Avocat à Rotterdam, représentant l'Association Hollandaise de porteurs de connaissements).

— Léopold Dor (Avocat à Marseille).

— C. R. Dunlop, K. C. (Barrister-at-Law, Londres).

— James Ferguson (Administrateur de la Newcastle Protection and Indemnity Association, Newcastle-on-Tyne).

— Paul Govare (Avocat à Paris).

— L. C. Harris (Directeur de la Maison Ellermann & Bucknall, Ltd, de Londres).

— Sir Norman Hill, Bart. (Secrétaire de l'Association des Armateurs de vapeurs de Liverpool).

— P. Maurice Hill (Administrateur-adjoint de la Chamber of Shipping du Royaume-Uni, Londres).

— G. R. Hobhouse (de Liverpool, représentant l'Association des Armateurs de vapeurs de Liverpool).

— Herbert Holman (Barrister-at-Law, de Londres, représentant l'Association des Armateurs de vapeurs de l'Ouest de l'Angleterre).

— W. C. Hudig (Armateur, de Rotterdam).

— Howard R. Hurd (Dispacheur, Glasgow).

— G. Huselius (Avocat à Stockholm, représentant le Comité national Suédois de la Chambre de Commerce Internationale).

— Jas. S. McConechy (Hon. Joint Secretary de l'Association des Importateurs et Exportateurs, de Manchester, représentant la Chambre de Commerce).

— W. L. McNair (Barrister-at-Law, Londres).

— M. Mein (Co-Administrateur de l'Association des Armateurs de vapeurs du Nord de l'Angleterre, Newcastle-on-Tyne).

— Fred. Miller (Co-Administrateur de l'Association des Armateurs de vapeurs du Nord de l'Angleterre, Newcastle-on-Tyne).

— H. R. Miller (Administrateur de l'United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association, Ltd, Londres).

— Ch. E. Musgrave (Secrétaire de la Chambre de Commerce de Londres).

— Sir Wm. G. Noble, Barrister (Associé de la Maison Cairns, Noble & C°, Londres, représentant la Chamber of Shipping du Royaume-Uni).

— W.W. Paine (Co-Administrateur (siège social) de la Lloyd's Bank, de Londres, représentant l'Association des Banquiers anglais, Londres).

— Le très honorable Lord Phillimore (Londres).

— Howard Robinson (Associé de la Maison Gottschalck & C°, de Birmingham, représentant la Chambre de Commerce de Birmingham).

— J. R. Rudolf (Assureur, Liverpool, représentant l'Association des Assureurs de Liverpool et les Chambres de Commerce de Liverpool et de Sheffields).

— Prof. St. B. Seferiades (Professeur de Droit, de l'Université d'Athènes, membre du Tribunal permanent d'arbitrage à La Haye).

— Edward H. Seligman (Agent de Navires, Dunkerque).

— Arthur Serena (Armateur et Courtier d'Assurances maritimes, Londres, représentant la Chambre de Commerce de Londres).

— Sir James Hope Simpson (Directeur de la Banque de Liverpool & Martins, de Liverpool, représentant l'Association des Banquiers Anglais).

— Dr G. Van Slooten (Président de la Cour Martiale, La Haye).

— V. Solé de Sojo (Professeur de Droit Maritime à l'Ecole Municipale de Barcelone).

— Robert Temperley (Solicitor, de Newcastle-on-Tyne, Administrateur de l'Association des vapeurs au cabotage anglais).

— J. Stanley Todd (Administrateur de la North of England Protection and Indemnity Association, Newcastle-on-Tyne).

— Wm. T. Todd (Secrétaire de l'Association des Armateurs de navires à vapeur du Nord de l'Angleterre, Newcastle-on-Tyne).

— Percy F. Turner (Associé de la Maison Turner, Brightman & Co, Londres).

Le Président. — Messieurs, Il m'a semblé, au moment où, comme Président du Comité, j'ai eu à envisager les meilleurs moyens d'employer cette réunion, tant dans l'intérêt des diverses corporations de la collectivité qui sont représentées, que dans celui de la collectivité toute entière qu'à moins de nous fixer un programme bien méthodique, nous risquerions fort de verser dans la confusion ou d'aboutir à une discussion stérile. Cela serait pour l'attente publique une telle désillusion et, à mon avis, desservirait à un tel point les intérêts commerciaux, que j'ai essayé moi-même de formuler diverses suggestions qui, je l'espère, nous permettront, pour les séances de demain et de jeudi, de passer en revue toutes les questions sur lesquelles nous avons à porter en quelque sorte un jugement, après avoir entendu les porte-parole de tous les intéressés, pour en arriver soit à un accord, soit à une compréhension claire des opinions sur lesquelles il y a divergence. Nous n'avons pas à légiférer ; nous n'avons d'autre responsabilité que celle de présenter fidèlement aux personnes du grand public intéressé en la matière les avis de ceux qui ont cru de leur devoir de se réunir ici aujourd'hui.

Pour ma part, je désirais vous faire un court exposé aussi explicite que possible pour que la discussion que nous allons avoir ici, en dehors de tout représentant de la presse, soit une discussion loyale entre nous qui nous permette d'étudier les moyens de réussir dans la tâche que nous avons entreprise. Mais il m'a semblé avant toutes choses, étant, comme vous le savez, bien nouveau dans ce fauteuil, et presque aussi nouveau, sinon plus, dans les usages de notre Association, qu'il peut y avoir parmi nous des membres qui, dans le cours des années pendant lesquelles notre Comité a commencé de fonctionner comme section de l'Association, sont entrés dans l'Association et ignorent le fonctionnement de notre Comité ou bien ont perdu de vue la situation telle qu'elle était lorsque nos travaux furent interrompus, d'une façon

si malheureuse, en 1914. Aussi, pour nous mettre au courant de cet aspect de la question, ai-je demandé au Dr Bisschop de bien vouloir nous faire un court exposé pour vous rappeler comment a été créé ce Comité, ce qu'il est par rapport au Comité Maritime d'avant la guerre, et par rapport à l'Association, et pour vous faire connaître un ou deux faits au sujet des conditions dans lesquelles nous nous réunissons aujourd'hui. (*Applaudissements*).

Dr Bisschop. — M. le Président, Le Comité de Droit Maritime existe presque depuis le début de l'Association de Droit International. Ce n'est pour ainsi dire que dans les toutes dernières années qui ont précédé la guerre que, dans les assemblées de l'Association de Droit International, sous l'habile direction de Sir William Kennedy, notre Comité a tenu des séances comme section distincte. La chose eut lieu pour la première fois, en 1910, à la Conférence de Londres. Malheureusement, lorsque nous fûmes privés des services de Sir William Kennedy, le Comité de Droit Maritime fut quelque peu abandonné à lui-même. Deux malheureuses circonstances y contribuèrent : D'abord, nous n'avions pas de successeur qualifié à donner à Sir William Kennedy, et, ensuite, les Secrétaires Généraux de l'Association de Droit International remplissaient les fonctions de Secrétaires pour presque toutes les Sous-Commissions de l'Association. Si l'on songe que nous avons environ vingt-cinq Sous-Commissions, et que l'Association de Droit International comprend, à l'heure actuelle, plus de 2.000 membres, vous pouvez facilement vous rendre compte que les Secrétaires Généraux, surtout depuis que M. le Dr Bellot a assumé à lui seul toutes leurs fonctions, ne pouvaient suffire à la tâche qui leur était imposée. Pendant la guerre, on décida que le Comité de Droit Maritime devait renaître sous la Direction de Sir John Macdonnel. La première assemblée que nous eûmes après la guerre, assemblée dans laquelle il fut décidé de s'occuper à nouveau des questions de paix, se réunit à Portsmouth. A Portsmouth, il fut convenu que le Comité de Droit Maritime reprendrait ses travaux, comme par le passé, avant la guerre. Le Comité s'adjoignit plusieurs membres, et commença ses travaux en convoquant une assemblée, sa première grande assemblée, le 17 mai 1921. Entre temps, il avait à nouveau perdu son Président. En mars 1921, Sir John Macdonnel mourut. Nous eûmes l'insigne bonheur d'obtenir les services de Sir Henry Duke (*Murmures d'approbation*), un Président tel que nous n'en pourrions espérer de plus capable. C'est une bonne fortune toute particulière pour nous d'avoir comme Président l'homme qui, en matière maritime, jouit de la plus haute autorité qui soit, en dehors de la Cour d'appel et Lord Phillimore, bien entendu ; mais il est dans une situation égale à Sir Norman Hill, qui nous aide à

établir les projets de nos résolutions, afin de les critiquer par la suite (*rires*). A l'assemblée exécutive de l'Association de Droit International qui s'est tenue le 20 juillet dernier, il fut décidé que le Comité de Droit Maritime réglerait lui-même sa procédure intérieure ; que toutes les Sous-Commissions de l'Association de Droit Maritime qui avaient été chargées de s'occuper des divers sujets de droit maritime fusionneraient avec le Comité de Droit Maritime, et que les divers membres de ces Commissions deviendraient membres du Comité de Droit Maritime. Le résultat de cette décision est que le Comité de Droit Maritime est devenu un organisme important. J'espère que vous verrez demain, lorsque nous nous réunirons comme section de la Conférence, que Sir Henry Duke groupera sous sa direction un nombre important de membres. Il sera donc impossible de travailler dans le Comité d'après les méthodes prévues au début, et je pense que Sir Henry Duke voudra bien vous exposer exactement comment il estime que le travail devra être fait.

J'ai seulement à vous signaler un ou deux faits pour votre conduite à venir. La seule condition nécessaire pour faire partie du Comité de Droit Maritime est d'être membre de l'Association de Droit International et je dois vous dire que l'Association de Droit International est un des rares organismes qui n'aient pas augmenté leur cotisation depuis la guerre (*Murmures d'approbation*). Pour être membre du Comité de Droit Maritime, il n'est pas exigé de cotisation supplémentaire, de sorte que tout membre du Comité de Droit Maritime, qui est vraiment intéressé à ces questions, n'a qu'à donner son nom pour recevoir les publications du Comité de Droit Maritime. En second lieu, depuis que le Comité a institué sa nouvelle procédure, chacune de ses communications est numérotée et le numéro affecté à chaque sujet lui restera. Par exemple, le projet de Code sur les connaissements porte le n° 4. Ce numéro 4 restera pour toutes les publications relatives audit Code ou aux règles intéressant les connaissements. Je pense que cela facilitera beaucoup le travail. En même temps, toute nouvelle publication portera sa date et pourra ainsi être facilement distinguée de la publication originale.

En troisième lieu, les procès-verbaux de l'Assemblée du Comité du Droit Maritime qui a eu lieu le 5 décembre 1920 n'ont pas encore été signés. Les procès-verbaux de l'Assemblée suivante du 17 mai dernier ont été publiés sous forme de rapport. Ce rapport a été imprimé, et vous l'avez sous les yeux, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de lire ces procès-verbaux. Les procès-verbaux de l'Assemblée du 5 décembre 1920 n'ont jamais été signés, et je vous demande, Monsieur le Président, de bien vouloir lire ces procès-verbaux pour que vous puissiez les signer et clore ainsi les actes de cette Assemblée du Comité.

Le Président. — Le Comité est-il d'accord ? (*approuvé*). J'en prends note.

Dr Bisschop. — Pouvons-nous les considérer comme lus ?

Le Président. — Nous allons les considérer comme lus.

Dr Bisschop. — Alors c'est tout ce que j'avais à dire.

(Le Président signe les procès-verbaux).

*
* *

Le Président. — Maintenant, Messieurs, je puis reprendre le court exposé qu'il m'a semblé être avantageux de faire. Je disais donc que nous nous réunissions dans des conditions entraînant pour nous une responsabilité considérable. Il est impossible de ne pas remarquer et de négliger le fort mouvement qui se manifeste, de toutes manières, dans les pays maritimes et même dans les autres pays, sur l'une des questions, la principale de celles que nous ayons à discuter aujourd'hui, à savoir la responsabilité des transporteurs de marchandises par mer.

La question a fait des progrès depuis notre discussion du mois de mai. Elle a fait un pas par le rapport, que je me permettrai de qualifier d'admirable, de la Commission d'études qui fut alors nommée, rapport qui a été accompagné par un projet ressemblant quelque peu à un Code. Ce projet est à mettre au point et fera l'objet d'une de nos discussions ici même. Sachant de quelle façon ce projet a été accueilli par les divers intéressés non seulement en Grande-Bretagne, mais encore sur le Continent et aux Etats-Unis, je suis persuadé que ledit projet et l'accueil qu'il a reçu est un fait important pour déterminer les conditions dans lesquelles les parties intéressées seront amenées à discuter ici cette semaine. Voilà un premier point.

A Anvers, à l'Assemblée du Comité Maritime International, le mois dernier, deux séances ont été employées à la discussion de l'aspect général de cette question de responsabilité des transporteurs par mer, et le Comité a émis une résolution aux termes de laquelle il remettait la question entière à notre Association pour la présente Conférence, en pleine connaissance du projet, avec quelques observations sur son contenu émanant de personnalités compétentes, mais avec un désir de coopération pour lequel vous êtes tous, j'en suis sûr, reconnaissants tant à M. Le Jeune qui est ici, qu'à M. Franck, qui n'est pas parmi nous, ainsi qu'à tous ceux de nos amis qui ont pu se réunir à Anvers pour la discussion de questions de cette nature (*Murmures d'approbation*). Il y a plus encore. J'ai appris, depuis mon arrivée, certains faits de la bouche des délégués des Etats du Nord, et de ce pays, et de France et indirectement des Etats-Unis, concernant

le mouvement continuel, et j'oserais dire, le mouvement rapide qui se manifeste dans ces pays. Les quatre Etats du Nord, c'est-à-dire les trois pays scandinaves et la Finlande, s'occupent activement à l'heure actuelle de l'examen de projets de loi pour réglementer cette question, et pour la réglementer, d'après ce que je comprends, en s'inspirant des idées françaises plutôt que des idées anglaises. C'est du moins ce que je conclus de la lecture des projets. Quelle forme définitive ces projets vont-ils prendre, personne ne le sait, mais M. Dor me dit qu'en France le projet de loi qui est depuis si longtemps à l'étude — il a déjà été à l'étude deux ou trois ans avant la guerre — est maintenant rédigé et se trouve dans les mains des autorités législatives françaises, et rencontre de chauds partisans. Dans ce pays, un mouvement analogue se dessine ; il y a un nouveau projet en mains. Aux Etats-Unis, un mouvement se fait pour modifier l'Harter Act au détriment des armateurs. Ce sont là des faits, et qui indiquent, sans doute, un état de conflit possible et un certain mécontentement, mais ce ne sont que des faits. Ils n'alarment pas les personnes dans les affaires. Les personnes dans les affaires sont accoutumées aux conflits de la vie d'affaires. Ces faits doivent être traités et étudiés ici.

Maintenant, nous avons une double tâche, qui est exposée à la page 14 du Rapport du Comité de Droit Maritime, lequel porte le n° 3 dans les séries. Les conclusions en sont les suivantes. Elles ont été, à dessein, rédigées de façon à ne préjudicier aux intérêts de personne, et à laisser la question entière. « Concluant sur l'échange de vues, relaté ci-dessus, le Comité de Droit Maritime remet à la Conférence de l'Association de Droit International qui doit avoir lieu à La Haye, pendant l'automne de 1921, l'examen des questions suivantes : 1° Est-il désirable dans l'intérêt du commerce maritime que les droits et obligations du chargeur et de l'armateur, pour tous contrats de transport de marchandises par mer, soient soumis au contrôle de l'Etat ? 2° et si oui, dans quelle mesure ? » C'est la première tâche qui a été proposée à notre section, au moment de son assemblée ici comme section. La seconde tâche est exposée dans le paragraphe final : « Sans préjudicier aux questions soumises à la Conférence de La Haye, le Comité confie à la Commision de Rédaction, avec pouvoir de s'adjoindre des membres, la préparation du projet d'un Code de règles qui devront résumer les opinions exprimées par la majorité du Comité dans ses diverses réunions. »

La Commission de Rédaction eut l'avantage d'avoir parmi ses membres des représentants très éminents et très compétents des deux grands intérêts anglais dans le transport de marchandises par mer. Sir Norman Hill voulut bien prendre part au travail du Comité auquel il apporta ses connaissances et son influence. M. McConechy donna également son concours, et d'autres per-

sonnes leur furent adjointes, dont le travail présentait les mêmes garanties d'actualité. Le résultat fut le projet auquel j'ai fait allusion. Ce projet est présenté ici sous le couvert de l'autorité de la Commission de Rédaction, avec la consécration que lui a donnée l'approbation qui en a été faite à la suite de la discussion à laquelle il a été soumis pendant l'été. Et nous avons plus encore, je pense, car je ne crois pas violer un secret en vous lisant un passage dans lequel un critique, qui soutient vigoureusement et puissamment la manière de voir des armateurs anglais, a donné son opinion sur le projet tel qu'il est, en examinant les deux alternatives soit d'une législation, soit, pour éviter une loi, d'un accord universel qui aurait à peu près le même effet, sans avoir les désavantages d'une ingérance dans la liberté de contrat. Voici comment s'exprimait l'autorité à laquelle je fais allusion : « D'une façon générale, et sous réserve de certains points de détail mais qui ont pourtant une importance réelle, il faut reconnaître que le projet constitue une base solide et raisonnable pour un accord ». Cela laisse entière la question de méthode d'une part, mais, d'autre part, fait ressortir pour nous l'importance d'un examen attentif du projet.

Je ne m'excuse pas d'insister sur ce que je vous ai dit au sujet de l'ingérance de l'Etat, qui est la première question, et au sujet d'un projet agréé de Règles, qui est la seconde question. Ces deux questions se présentent à notre examen : elles s'y présentent dans la forme constitutionnelle. Nous avons le devoir de les traiter, et nous avons pour le faire une séance demain après-midi, et deux séances mercredi ; probablement pas plus de neuf heures. Il est évident que si nous perdons du temps pendant ces deux jours-là — je me flatte de penser, à mon excuse, que la journée présente n'est pas aussi importante — mais, dis-je, si nous perdons du temps dans ces journées-là, nous commettrons une grave erreur, et je me suis permis d'examiner certaines suggestions que je me propose de vous faire sur le meilleur moyen à employer pour éviter de perdre du temps. Je pense que vous conviendrez que nous devons nous occuper des deux questions. Puis-je considérer comme admis que le Comité consent à cette proposition ? (*Admis*). Très bien ; donc, il est de notre devoir de traiter les deux questions. Maintenant j'ai envisagé et j'ai exposé à certains de ceux qui sont le plus directement intéressés à la question, ce que j'estimais être une bonne répartition du temps, dans les grandes lignes, entre les deux questions. L'une de celles-ci est une question de principe de grande envergure, les avis sont d'ores et déjà formulés, et n'ont plus qu'à être échangés et vérifiés ; et l'autre est une question pleine de détails et très minutieuse, ainsi que le reconnaîtront tous les avocats qui m'écoutent, et dans laquelle des erreurs de détail peuvent avoir de grandes conséquences. Ayant examiné ainsi les deux questions, il m'a

semblé (et je puis dire, je pense, que j'en ai fait part à Sir Norman Hill, entre autres, et qu'il a partagé mon avis) il m'a semblé, dis-je, que si nous consacrons la séance de demain à la question de principe, nous pouvons convenir entre nous, dès maintenant, que nous expédierons cette question dans l'après-midi de demain. Je ne sais si je dois demander maintenant si le Comité partage mon avis sur ce point (*D'accord*).

Donc, voilà deux points bien établis. Cela nous reporte à demain à une heure et demie de l'après-midi. Et, suivant l'usage constant pour des commissions comme la nôtre, cela nous assurera trois heures ; et si le Speaker de la Chambre des Communes avait à examiner s'il suffit de trois heures pour traiter une grande question de principe, je suis sûr qu'il répondrait par l'affirmative. En ce qui concerne la question principale, il me semble que le meilleur moyen de gagner du temps serait celui-ci : que ceux qui sont pour une intervention de l'Etat veuillent bien faire un projet de résolution à cet effet — je vous indiquerai par la suite un moyen pour y arriver — et quant à ceux qui sont d'avis contraire, qu'ils veuillent bien réfléchir si, pour combattre la première résolution, laquelle sera, dans ses grandes lignes, une acceptation des termes de la première question posée à la fin du rapport n° 3, ils ont bien l'intention d'opposer un refus direct, ou bien s'ils procéderont par voie d'amendement motivé. J'espère que, dans le cours de nos discussions, nous arriverons à cette conclusion que c'est ainsi que nous devons procéder. Si nous procédons de cette façon, et s'il y a un promoteur et un défendeur pour la résolution, et un promoteur et un défendeur pour l'amendement, nous aurons un débat dans une forme qui, étant donné la concision avec laquelle les gens d'affaires s'expriment généralement dans les discussions d'affaires, nous assurera d'arriver à une décision sur la question.

Maintenant, en ce qui concerne les deux séances de mercredi, le projet a été examiné de très près par les représentants des armateurs anglais — il a été examiné de très près également, je le sais, mais il a été de très près examiné par les représentants des armateurs anglais — et j'ai de bonnes raisons de croire qu'ils vont intervenir à propos du projet lorsque la question va s'en poser. Sir Norman Hill voudra bien nous exposer (je sais qu'il vient avec une opinion faite sur la question, et c'est pourquoi il était si précieux de l'attendre pendant cinq minutes ce matin) son opinion personnelle et celle de ceux qu'il représente sur l'attitude à prendre vis-à-vis de cette question de détail. Il y a un projet et il y a des amendements. Mon avis personnel, si j'en crois mon expérience, dont je devrais, naturellement, faire abstraction, ce à quoi je n'arrive jamais, c'est que si nous prenons le projet et que nous le lisions, que nous soyons d'accord pour l'examiner maintenant, et pour examiner ensuite les amendements un par

un, nous avancerons rapidement et sûrement, et je pense que nous arriverons au bout de notre tâche. J'ai vu les amendements ; Sir Norman Hill s'est arrangé pour me les faire parvenir et je les ai examinés. Je me rends compte dans quelle mesure ils modifient l'ensemble des propositions.

Cela nous fournira du travail pour les deux jours. La question qui se pose est la suivante : Par quel moyen pourrons-nous arriver à ce que les deux journées soient utilisées dans ce sens ? Il doit, je pense, y avoir un peu de mécanisme pour deux motifs. Le premier, pour être sûr que les orateurs qui ont un mandat représentatif, et qui manifestent leur désir de parler, soient appelés à leur tour, prennent la parole et soient entendus lorsque le Comité a besoin de les entendre ; il ne faut pas que la chose soit laissée à la seule appréciation du président. Voilà un point. Je ne voudrais pas exclure la possibilité d'autres interventions dans une grande mesure, mais il est au plus haut point désirable que les membres investis d'un mandat représentatif (je suis sûr que les membres seront d'accord avec moi) soient certains de pouvoir être entendus. Maintenant, en ce qui concerne la première question et en ce qui concerne le projet, il sera nécessaire que le rapport de notre Comité soit rédigé avec un soin très minutieux. Nous représentons des pays. Dans toute convention dans laquelle des pays ont été représentés ils ont voté par pays. Nous représentons des intérêts. Dans toute contestation ou dans toute discussion dans lesquelles les intérêts ont été représentés, ils ont exprimé leurs vues par intérêts. Mais la coutume de l'Association, ainsi que je l'ai appris, et l'usage du Comité est que les votes soient donnés par individus (*Murmures d'approbation*). C'est sur ces bases que j'ai imaginé la chose. Je suppose qu'il y ait une demi-douzaine ou dix armateurs qui soient partisans du principe que je sais être très répandu en Angleterre — un principe sacré — celui d'éviter l'ingérence de l'État, et supposez dix personnes qui n'aient aucun intérêt particulier comme chargeurs et qui n'en aient pas beaucoup comme transporteurs, ou comme banquiers, ou comme assureurs, par exemple, dix avocats capables et qui viennent avec une opinion contraire à celle des armateurs et qu'ensuite on vote ; ce serait donner une idée fausse de ce que nous avons fait si nous annoncions à l'Association ou si nous nous présentions devant le monde en disant que notre Comité, par une majorité de douze voix à dix, ou une majorité quelconque, s'est décidé dans un sens ou dans l'autre. Et la chose serait tout aussi malheureuse si elle se produisait en sens contraire, par exemple si la majorité était en faveur de ce que je pourrais appeler le parti adverse et si la minorité représentait les Chambres de Commerce de dix pays, et se composait de cinq personnes.

Afin que les procès-verbaux de notre Assemblée dans le rap-

port qui en sera fait, représentent fidèlement les actes du Comité, il m'a paru qu'en faisant ce qui a été fait avec avantage par le passé — nous l'avons fait en mai avec un très grand avantage, n'est-ce pas, Sir Norman ? — c'est-à-dire en choisissant maintenant une Commission Exécutive qui assistera le Président durant ses débats et qui s'occupera du rapport, de façon à s'assurer que ledit rapport représente fidèlement au monde commercial et au monde en général, quels sont les avis qui ont été émis ici et fasse savoir quelle catégorie de membres en ont été partisans, il m'a semblé, dis-je, que ledit rapport constituerait un document infiniment plus précieux que tous ceux qu'on pourrait faire en proposant des résolutions et des amendements et en votant à leur sujet.

Maintenant que j'ai obtenu l'adhésion du Comité en ce qui concerne l'emploi du temps et la procédure générale, que j'ai suggérés, la proposition pratique que je me hasarde à faire est que nous choisissions une Commission Exécutive de quelques membres, qui aura le droit de s'en adjoindre d'autres comme a eu le droit de le faire notre Comité, parce que, soit par suite de manque de confiance en eux-mêmes de la part de membres, ou par suite d'oubli, les Commissions ne sont pas toujours assez solidement constituées, et je me hasarde à suggérer que je me serais volontiers adjoint dans cette Commission, si le Comité Maritime l'approuve, certainement Sir Norman Hill (*Marques d'approbation*) et M. McConechy (*Murmures d'approbation*), et je pense que je pourrais avoir un représentant des banquiers — j'espère que mon ami, M. Paine, voudra bien représenter les banquiers ; lui et Sir James Hope Simson, je le sais, ne sont pas prêts d'être en désaccord, si ce n'est que chacun d'entre eux désirerait probablement que ce soit l'autre qui se charge de la mission (*Rires*), mais nous devons avoir un représentant des banquiers. Je pense que nous devons avoir un représentant des assureurs. Nous avons le grand avantage de posséder parmi nous le Président du Lloyd's, et si le Président du Lloyd's veut avoir l'amabilité de se joindre à nous — il fait signe qu'il y consent — cela renforcera la Commission. Nous avons également, comme je vous l'ai dit, le grand avantage que notre Assemblée est une Assemblée internationale et ce que je veux faire est de prendre soin que son caractère international soit pleinement représenté dans la Commission Exécutive (*Murmures d'approbation*). Quelques-uns des noms qui m'ont été suggérés, je pense à la suite d'entretien avec certains des personnages intéressés, sont : pour la Hollande, le nom de M. Van Slooten, s'il veut bien y consentir — M. Van Slooten veut bien. — Pour la France, le nom de M. Léopold Dor, s'il veut bien y consentir (*Murmures d'approbation*). Il y a de nombreuses années qu'il s'intéresse à la question, et ce, d'une façon très efficace. Ensuite, pour la Bel-

gique, M. Albert Le Jeune est ici. J'espère qu'il voudra bien se joindre à nous (*Approbations*). Nous avons l'avantage de posséder des représentants de la Suède ; j'espère que les représentants de la Suède et des Etats du Nord voudront bien s'entendre pour nommer un membre de la Commission (*Approbation*). M. Bagge a été choisi. Nous avons également ici un représentant d'une grande puissance asiatique, d'une puissance alliée de mon pays, le Japon. J'espère qu'un représentant du Japon entrera dans la Commission. M. Futami a consenti à faire partie de la Commission. Il n'y a rien de définitif à ce sujet, si ce n'est que les personnes que j'ai nommées ont bien voulu consentir à entrer dans la Commission. Mais, en tout cas, nous possédons là le noyau d'une Commission.

Maintenant, il me semble qu'après avoir déterminé la division du temps, ce qui nous reste à faire pour la grande question de principe est de la débrouiller ici quelque peu afin que les membres sachent demain au moment où ils seront appelés à la discuter quel est le plan d'après lequel on pourra en discuter d'une façon profitable. Il ne sert de rien que l'auteur d'une proposition soit à Damas et que son contradicteur soit à Bethsabée. S'ils veulent avoir entre eux un contact efficace, ils peuvent peut-être monter à Jérusalem ou se rendre dans quelque autre ville de leur choix ; mais il faut qu'ils se rencontrent et je veux qu'ils nous mettent sur la voie aujourd'hui, s'ils le veulent bien, afin de nous aider à voir où ils vont se rencontrer, de sorte que nous puissions les suivre et faire de notre mieux dans ce sens.

Au sujet de l'autre question à voir, le projet, Sir Norman Hill, je le sais, est très au courant de l'attitude que les armateurs ont l'intention d'adopter tant pour la discussion de la question principale que pour la discussion du projet et si Sir Norman Hill le veut bien, je me permettrais de lui demander de donner au Comité tous les renseignements qu'il pense être utiles dans l'état actuel des choses. Puis-je le faire ? (*Murmures d'approbation et applaudissements*).

Sir Norman Hill. — M. le Président, Vous avez dit que je venais généralement à une Assemblée avec mon opinion toute faite. Eh bien, Monsieur, je ne viens jamais à une Assemblée avec mon opinion toute faite lorsque vous occupez le fauteuil présidentiel, car je ne sais jamais comment je quitterai l'Assemblée ; mais il y a une question sur laquelle je puis vous dire que l'opinion des armateurs anglais est parfaitement arrêtée. Vous en avez parlé comme d'un principe vénéré — nous la regardons comme un principe vénéré — c'est le maintien de la liberté de contrat (*Murmures d'approbation*). C'est la première question, et nous pensons pouvoir apporter demain au Comité les arguments que nous estimons posséder et qui, espérons-nous, amène-

ront le Comité à répondre à cette question par la négative. Ce que je puis vous dire, c'est que notre opinion est parfaitement arrêtée et je n'ai rien à y ajouter. Je ne me propose pas un seul instant de vous exposer à l'heure actuelle nos arguments ; ce ne serait qu'une perte de temps. Nous essaierons de les exposer d'une façon aussi concise que possible. Il y a pas mal à dire, et nous vous demanderons simplement un peu de patience pour quand nous vous les exposerons demain. Je ne veux pas vous en importuner aujourd'hui. Mais nous avons l'intention de combattre, nous avons foi en la chose, nous croyons que c'est un principe vénéré et nous avons l'intention de combattre pour ce principe.

Quelle que puisse être la réponse à cette question, nous sommes des gens d'affaires, nous possédons actuellement la liberté de contrat, nous sommes et nous avons toujours été prêts à aller au devant de nos clients. Notre idée est qu'on ne peut faire de bonnes affaires qu'en plaisant à ses clients. Il se peut que tout cela soit faux, il se peut que vous soyez tenus de plaire à vos Gouvernements, mais pour nous notre idée est telle que je vous l'ai exposée. Après tout, le premier but d'un homme dans les affaires est de faire ses affaires, et il n'y peut parvenir qu'avec la bonne volonté de ses clients. Nous avons étudié le Code que l'on nous a présenté comme la représentation des opinions des intérêts sur cargaison, avec beaucoup d'attention. Nous estimons que ce Code a été rédigé avec un très grand soin et je pense que je puis vous dire que nous sommes tous d'avis qu'il constitue une excellente base pour une discussion. Nous n'aurons pas besoin de perdre du temps dans ces discussions. Nous avons étudié le Code avec un soin tout particulier et nous avons formulé des amendements depuis. Nous croyons — (il peut se faire que nous nous trompions ; si nous nous trompons on pourra corriger nos erreurs mercredi) — que nos amendements sont dans l'esprit du Code tel qu'il est rédigé. Nous croyons que nos amendements s'imposeront d'eux-mêmes aux intérêts sur cargaison ; il peut se faire qu'ils ne s'imposent pas à tous les intérêts sur cargaison en même temps ; mais nous pensons et nous croyons que, à l'étude, on reconnaîtra que ces amendements doivent être nécessairement introduits pour faire du Code un instrument de travail qui convienne à tous les intérêts sur cargaison. Nous ne devons pas, dans ce Code, nous hypnotiser sur une clause particulière quelconque qui serait très clairement et très distinctement à l'avantage d'un des intérêts sur cargaison. Il serait tout aussi préjudiciable de s'arrêter sur ce qui pourrait être à l'avantage des armateurs. Les intérêts des armateurs sont identiques. Il y a un grand nombre d'intérêts sur cargaison et quand nous en viendrons à examiner ce Code, si nous voulons faire un travail utile, nous devrons nous occuper des cas dans lesquels les inté-

rêts des propriétaires de marchandises sont en conflit entre eux et nous devrons essayer de faire un Code qui réglera d'une façon équitable et juste les rapports entre ces intérêts contradictoires sur cargaison.

Maintenant, Monsieur, nous avons, en faisant de notre mieux, limité nos amendements aux points qui, croyons-nous, (je ne veux pas donner à notre travail plus de valeur qu'il n'en a) sont dans l'esprit du Code tel qu'il a été projeté et avec votre permission, Monsieur, si vous pensez que cela soit utile, je vais déposer ces amendements aujourd'hui (*Très bien, très bien*). Cela donnera à la Commission l'occasion de les examiner. A mon grand regret, le travail a dû être exécuté à la hâte et je n'ai qu'un nombre limité d'exemplaires. Je crois que je puis disposer aujourd'hui d'une trentaine de copies, mais je pense pouvoir en disposer demain d'un plus grand nombre.

Lord Phillimore. — Ces copies sont-elles en français et en anglais ?

Sir Norman Hill. — Non. Je suis au regret de dire qu'elles sont toutes en anglais. Le Code lui-même n'a été rédigé qu'en anglais. Sans doute, une excuse n'est pas une justification ; mais la Commission de rédaction ne nous a remis le Code que très tard en juillet. Il y a en Angleterre une période de l'année qui est plus ou moins consacrée aux vacances. Peut-être dans d'autres pays n'observe-t-on pas ces coutumes de la même façon ; mais, Monsieur, vous vous rendez facilement compte que se mettre à la recherche des armateurs anglais pour recueillir leurs avis pendant le mois d'août n'est pas une tâche aisée. Cela a été fait pourtant et si, en mettant à la disposition du Comité un nombre limité d'exemplaires, je lui cause de l'embarras, j'en suis très fâché, mais c'est là ma seule excuse. On a dit aux imprimeurs qu'on en avait besoin aussitôt que possible, mais ils ont manqué de temps. Je puis disposer déjà de trente exemplaires. Il y a deux documents et si vous pouvez les diviser, Monsieur, vous pourrez en faire soixante. Le premier document expose, avec une très courte explication sur leurs motifs, les amendements qui, à notre avis, devront être introduits dans une série de règles — (je ne dis pas dans un Code, mais dans une série de règles à faire adopter par notre Association sous une forme analogue à celle des Règles d'York/Anvers (Lord Phillimore : *Très bien, très bien*). Le second document reproduit, imprimé en noir, le Code tel que vous l'avez sous les yeux et présente, imprimés en rouge, les amendements qui sont exposés tout au long et dans le détail. Les personnes qui vont et viennent peuvent lire le second document, et celles qui resteront assises pourront lire le premier et faire sur leur Code les modifications qui conviennent. De la sorte,

nous avons en réalité soixante exemplaires. J'ai pensé qu'il était nécessaire d'insister quelque peu sur ce point car je sais comment à ces réunions on accepte des secrétaires, qui sont si généreux de leurs imprimés, tout ce qu'ils vous donnent et dont parfois l'on ne se sert pas ; mais, avec le nombre limité de copies dont nous disposons, ce serait fâcheux si, au moment où nous discuterons les détails suivant le plan que vous avez suggéré, les représentants n'avaient pas au moins un des exemplaires de ce document (*Très bien, très bien*).

Par ces quelques mots, j'espère avoir fait faire un pas dans la voie que vous nous avez indiquée. J'estime que cette question de principe peut être complètement débattue et que nous pourrons arriver à une conclusion dans l'après-midi de demain ; en fait, nous devrions en venir à bout avant la fin de l'après-midi, mais certainement dans l'après-midi nous devrons l'avoir épuisée. Et j'estime que, si nous ne nous trompons pas, ayant limité les amendements suivant l'esprit de la Commission de rédaction, nous devrions mercredi les discuter dans le détail et en venir à bout sans difficulté.

Maintenant, Monsieur, il me semble que j'ai occupé suffisamment de votre temps. Je vous remercie beaucoup de l'occasion que vous m'avez donné de parler (*Applaudissements*).

Le Président. — Je pense maintenant que nous devrions recueillir quelques avis des membres du Comité. Les personnes qui ont été les porte-parole de divers intérêts qui nous occupent, les différents éléments constitutifs du Comité, sont ici.

Je ne sais ce que M. McConechy peut avoir à dire sur notre manière de traiter la question.

M. Jas. McConechy. — Sir Henry, Je suis tout à fait d'accord sur le plan que vous nous avez tracé, et en ce qui concerne les propriétaires de marchandises, autant qu'il m'est permis de parler en leur nom, je ne vois pas que je puisse dire quoi que ce soit d'utile avant d'avoir pris connaissance de l'amendement que les armateurs se proposent de nous donner. Et comme nous sommes des gens d'affaires, je veux m'en tenir à votre principe de ne pas nous étendre en longs discours et afin de ne pas embarrasser le sujet d'une foule de questions de détail qui pourront n'avoir pas à se présenter avant que nous n'ayions à en parler. Je pense que le mieux à faire en ce qui concerne les propriétaires de marchandises, c'est de ne rien dire avant d'avoir lu ces amendements. Au reste, je dois vous dire que, au point de vue des propriétaires de marchandises, au sujet dudit Code, j'ai un ou deux amendements à proposer. Bien que Sir Norman Hill et moi ayons participé à la rédaction du Code, après avoir consulté nos mandants respectifs et avoir recueilli leurs réflexions, il s'est

trouvé que, pour ma part, j'ai au moins deux amendements très importants à proposer audit Code, au point de vue des propriétaires de marchandises. Je ne sais pas s'il est nécessaire de vous les signaler maintenant ou s'il faut remettre cette communication à demain au moment de la discussion générale.

Le Président. — Peut-être, M. McConechy, voudrez-vous bien les déposer avant demain ? Pourriez-vous nous les donner cet après-midi ?

M. McConechy. — Je le ferai. Du reste, ils ont déjà été soumis au Dr Bisschop. Toutefois, je les déposerai demain. Je pense qu'il ne servirait de rien de les exposer pour le moment.

M. W. W. Paine. — Monsieur le Président, Puis-je dire un mot comme représentant des banquiers anglais ? Vous avez, Monsieur, exposé le plan que doit suivre demain notre procédure sur la discussion de la question générale. Les banquiers anglais occupent ce que je pourrais appeler, en quelque sorte, une position intermédiaire dans cette question. Ils sont très fortement intéressés dans toute la question, mais je pense qu'il serait peut-être désirable (si toutefois je puis le suggérer) que la résolution affirmative dont vous avez parlé soit présentée en premier lieu par les représentants des propriétaires de marchandises ; ensuite, lorsque cette proposition aura été faite et soutenue, les banquiers devraient exprimer leur avis sur la question et ensuite Sir Norman Hill et les armateurs exposeront l'avis contraire, auquel, si je ne me trompe, nous devons nous attendre de la part de ces personnes. Je ne sais pas, Monsieur, si cette façon de faire aura votre approbation. Je voudrais seulement savoir quand on désire que les banquiers exposent leur avis et il m'a semblé que le meilleur moment pour le faire serait après que les propriétaires de marchandises auront fait leurs propositions et l'auront soutenue, c'est-à-dire avant l'Assemblée.

Le Président. — L'affaire a pris de telles proportions entre les propriétaires de chargements anglais et les armateurs anglais dans la forme où elle se présente ici que je pense qu'il serait convenable, en raison du caractère de la discussion, aussi bien qu'en raison du caractère international du Comité, que le Comité ait les avis de ceux que je pourrais appeler les adversaires amicaux. J'espère que nos collègues des autres pays maritimes voudront bien nous dire si nous sommes dans la bonne voie. Nous avons, comme je vous l'ai dit, des représentants de tous les grands pays maritimes et j'espère que M. Dor et M. Séligman (de Dunkerque) et les autres représentants de la France et les diverses personnalités que j'ai citées et qui représentent d'autres

pays maritimes, voudront bien nous dire s'ils sont d'avis qu'il y a lieu de suivre la procédure proposée ou s'ils nous en recommandent une autre.

M. Howard Robinson. — Monsieur le Président, je voudrais vous demander les noms des personnes qui représentent les intérêts des exportateurs anglais dans la Commission Exécutive.

Le Président. — Le représentant de ce que je pourrais appeler les propriétaires de marchandises pendant toute cette discussion a été M. McConechy.

M. Howard Robinson. — Je veux parler des chargeurs.

Le Président. — Je pense que M. McConechy a parlé au nom des chargeurs, je crois qu'il se propose de présenter des amendements pour leur compte.

M. McConechy. — Monsieur, puis-je maintenant proposer comme membre de la Commission M. Rudolf qui, d'après ce qui me semble, représente Liverpool et qui représente aussi bien les importateurs que les exportateurs.

Lord Phillimore. — Nous avons déjà tant d'Anglais dans la Commission, il nous faut aussi avoir des représentants d'autres pays.

M. McConechy. — C'est simplement parce M. Rudolf, comme je le disais, représente les importateurs aussi bien que les exportateurs à la Chambre de Commerce de Liverpool.

M. J. R. Rudolf. — Je représente, Monsieur le Président, l'Association des Assureurs de Liverpool et la Chambre de Commerce de Liverpool et l'on m'a également demandé de prendre la parole au nom de la Chambre de Commerce de Sheffield.

M. Howard Robinson. — Monsieur le Président, je désirerais appuyer cette nomination.

Le Président. — M. Rudolf, dont vous savez les titres, est proposé comme membre additionnel de la Commission Exécutive et cette proposition est appuyée (*Accepté à l'unanimité*).

M. Léopold Dor. — Monsieur le Président, je désire dire quelques mots en réponse à votre question. Je pense qu'en ce qui concerne la France, je devrai vous exposer brièvement la situation après que vous aurez entendu les trois avis des Chargeurs,

des Banquiers et des Armateurs. Je me propose de vous dire, en très peu de mots, quelle est la situation actuelle en France, et ensuite de vous faire connaître mes opinions personnelles sur la question, car je ne puis parler au nom d'aucune Chambre de Commerce, ni d'aucun organisme, mais je ne puis vous dire que mon opinion propre.

Le Président. — Sir Norman Hill m'a fait remarquer que les intérêts de l'exportateur et les intérêts du destinataire, c'est-à-dire ceux du chargeur et ceux du consignataire, sont souvent, en ce qui concerne la négociabilité, des intérêts différents. Si le Comité estime que les intérêts combinés sont suffisamment représentés, laissons les choses en l'état, naturellement ; mais il y a là diversité possible d'intérêts, et le Comité voudra bien examiner s'il y a quelque chose à faire pour y remédier (*Très bien, très bien*).

M. Dor. — L'expérience que j'ai des Commissions, c'est qu'elles ne font du travail utile que lorsqu'elles se composent d'un petit nombre de membres.

Le Président. — C'est parfaitement juste, la Commission idéale, à mon avis, est celle qui a de 3 à 5 membres.

Sir Norman Hill. — Un seul.

Le Président. — Non, Sir Norman Hill. Je ne vous ai pas emprunté le principe pour cette fois. Mais il y a des difficultés. Je viens de regarder la liste et elle compte déjà, je crois, 8 ou 9 membres ; elle s'allonge. Je ne pense pas que cela sera un inconvénient, en l'espèce ; nous avons tous le même but en vue.

Sir James Hope Simsons. — Puis-je faire une suggestion ? Un des grands pays d'exportation est l'Amérique. Je ne pense pas qu'il y ait dans cette salle aucune personne des Etats-Unis pour représenter les exportateurs, mais il y a des délégués des Etats-Unis à la Conférence, et je suggère que, lorsque la Commission Exécutive sera définitivement constituée, elle examine leurs noms, et voie si elle ne peut pas trouver, pour s'adjoindre à elle, un représentant des Etats-Unis.

Le Président. — Je suis sûr que la Commission y pourvoiera. Le Dr Bisschop qui, bien entendu, sera « ex officio » Secrétaire de la Commission voudra bien voir ce qu'on pourra faire, Sir James.

Sir James Hope Simsons. — Puis-je ajouter un simple mot ? Il y a une raison tout à fait importante pour laquelle vous

devez avoir une personne au courant des difficultés de l'exportation des Etats-Unis et cette raison, c'est qu'il existe une sorte de connaissement très en usage aux Etats-Unis et dont il est à peine question dans notre Code, c'est le « connaissement direct », « through bill of lading » (Lord Phillimore : *Très bien, très bien*).

Le Président. — C'est parfaitement vrai. Liverpool a eu de grosses difficultés à ce sujet, peu de temps avant la guerre. La question a été soulevée dans les observations de M. Paine au sujet de l'ordre du programme pour demain. M. Paine a suggéré que les banquiers devraient être entendus après que les propriétaires de marchandises auraient proposé leurs résolutions et avant que les armateurs n'aient fait leur déclaration. Je pense que nous devons arriver à une conclusion à ce sujet. Je n'exprime pas d'opinion pour cela.

Sir Norman Hill. — Avec très grand respect, je me hasarde à penser que nous devrions suivre ce que je pense être les règles ordinaires d'un débat. Laissez la résolution être exposée, puis soutenue ; laissez ensuite exposer et soutenir l'amendement ou la négative. Si nous voulons suivre votre conseil, Monsieur, et nous présenter à cette Assemblée en aussi pleine connaissance de cause que possible, j'aimerais que nos amis les banquiers, qui disent, avec juste raison, occuper une sorte de situation intermédiaire, entendent les arguments aussi bien pour que contre la résolution.

M. McConechy. — Je propose très fortement, étant donné que ce sont les armateurs qui ont le plus grand nombre d'amendements à proposer, que ce soit eux qui nous exposent leurs vues en tout premier lieu. Ensuite, nous autres, les propriétaires de marchandises, pourrons prendre ces amendements à leur juste valeur et savoir si nous pouvons nous y rallier ou n'y pas donner notre adhésion.

M. W. W. Paine. — Je ne voulais parler que de la discussion de demain.

Lord Phillimore. — J'estime qu'il ne faut pas nous lier trop étroitement et, en second lieu, je pense que nous devons, jusqu'à un certain point, suivre une méthode. Ceux qui proposent qu'un changement quelconque soit fait dans l'état actuel des choses, c'est-à-dire, ceux qui proposent, soit qu'il y ait une réglementation de l'Etat, soit que la formule ordinaire de connaissement soit modifiée en un sens plus favorable pour les propriétaires de marchandises ou autres personnes que les armateurs, doivent assumer la tâche de faire valoir leur thèse. Ils doivent donc pro-

poser, et probablement au moyen de deux discours, un pour l'exposer et l'autre pour la soutenir, une résolution en faveur des conclusions de la Commission de Rédaction. Ensuite, il me paraîtrait désirable qu'un ou deux orateurs de la partie adverse fussent entendus, c'est-à-dire que les armateurs présentent leurs amendements et que peut-être deux orateurs prennent la parole. Ensuite je serais d'avis qu'après cela, le débat fût laissé libre et non réglé à l'avance. Nous sommes une assemblée de gens d'affaires ; nous ne parlerons pas plus longtemps qu'il n'est nécessaire, et probablement on eût mieux fait de laisser les choses aller ainsi (*Murmures d'approbation*).

M. W. W. Paine. — Puis-je suggérer, Monsieur le Président, que le but que j'avais en vue, et j'espère le but des propriétaires de marchandises (j'attache une très grande importance à savoir si les banquiers interviendront et quand ils interviendront) serait atteint si les propriétaires de marchandises faisaient exposer la résolution par un orateur et si les banquiers la soutenaient. Cela nous tirerait d'embarras.

Le Président. — Très bien.

M. W. W. Paine. — Toujours à supposer qu'ils n'aient pas besoin de deux orateurs. Je suis sûr qu'ils exposeront beaucoup mieux leur affaire que je ne le ferai pour la mienne, mais en réalité cela les prive d'un orateur.

Le Président. — Ils peuvent y suppléer par la suite.

M. Paine. — C'est juste.

Dr Bisschop. — Puis-je rappeler à l'Assemblée quelle procédure a été suivie à l'Assemblée du mois de mai ? A l'Assemblée de mai, une Commission de Rédaction fut nommée pour faire un projet de Code. J'ai constamment entendu dire par Sir Norman Hill, au moment où les diverses éditions de ce projet de Code parurent : « Est-ce bien là maintenant la volonté des propriétaires de marchandises ? car quand nous autres, armateurs, nous connaîtrons la volonté et les propositions des propriétaires de marchandises, alors nous y ferons attention ». Le projet de Code a été pris, ainsi que je crois le comprendre, comme la proposition des propriétaires de marchandises. Je pense que s'il en est vraiment ainsi, nous pourrions abréger considérablement le débat. Nous avons devant nous sur table la proposition des propriétaires de marchandises, et les amendements qui sont proposés sont les amendements des armateurs sur le projet de Code tel qu'il leur a été présenté.

Le Président. — Vous ne traitez pas la question de principe.

Dr Bisschop. — Après que nous aurons traité la question de principe.

Le Président. — C'est de la question de principe dont nous parlons pour l'instant. Je conclus que le Comité partage l'avis exprimé par Lord Phillimore et auquel M. Paine s'est rallié, à savoir que la proposition pour un nouvel état de choses serait présentée d'une façon efficace si les propriétaires de marchandises chargeaient un orateur de l'exposer et s'entendaient avec les banquiers pour que ceux-ci l'appuient. Je ne sais quel est l'avis de M. McConechy à ce sujet. Je me permettrais de faire remarquer que la perte d'un orateur au début est une réserve d'un orateur pour la fin. Et pour ma part, si j'avais à intervenir dans une discussion de ce genre, j'aimerais avoir quelque chose à dire à la fin et ne pas brûler toutes mes munitions au commencement ; du reste, M. McConechy est parfaitement au courant de ces choses et nous allons apprendre ce qu'il en dit.

M. McConechy. — J'estime que le meilleur plan à adopter pour nos discussions est de suivre la procédure indiquée par Lord Phillimore (*Murmures d'approbation*). Maintenant la question se pose de savoir jusqu'à quel point nous devons accepter la suggestion de M. Paine, que les banquiers devraient soutenir les propositions des propriétaires de marchandises. Je suis tout à fait de cet avis, si ce n'est que je ne voudrais pas parler par trop du point de vue des chargeurs ; je voudrais apprendre de M. Rudolf s'il est d'accord avec moi sur ce point car il représente de plus grands intérêts que moi-même.

Le Président. — Le Comité serait heureux d'entendre M. Rudolf.

M. Rudolf. — Je pense, Monsieur le Président, que la suggestion faite par M. McConechy est bonne, à savoir que les intérêts de cargaison devraient exposer leur affaire demain et qu'ensuite dans l'entre-temps nous pourrions arriver à un accord ; et qu'après les banquiers pourraient suivre. Je pense que cela serait la bonne méthode à adopter, parce que, après tout, nous, les intérêts sur cargaison, sommes les véritables intéressés ; nous essayons de modifier l'ordre des choses existant. En conséquence, je pense que c'est à nous de présenter cette résolution et d'exposer nos revendications et ensuite d'être suivis par les banquiers et les armateurs. Je pense que telle devrait être la bonne marche à suivre.

Le Président. — J'en conclus donc que les propriétaires de marchandises, qui ont le droit de commencer, désireraient présenter et faire appuyer leurs propositions probablement par MM. McConechy et Rudolf. Ils ont eu l'avantage d'apprendre de la bouche de M. Paine qu'ils ont, en tout état de cause, la sympathie des banquiers et que les armateurs en tiendront compte. Je ne sais ce que pense à l'heure actuelle M. Paine sur la question de savoir si le meilleur procédé à adopter serait que les propriétaires de marchandises et les consignataires commencent, qu'ensuite les armateurs exposent leur situation et que, pendant ce temps, les banquiers discutent la question.

M. Paine. — Je suis tout à fait disposé à adopter cette manière de faire, c'est-à-dire à ce que nous soyons appelés à intervenir après que les représentants des armateurs auront apporté un refus formel ou un amendement raisonné.

M. le Président. — Le Comité est-il de cet avis ? Cela me semble une manière de procéder très judicieuse (*Approuvé*).

Je pense que maintenant nous sommes tout à fait éclairés sur la conduite à suivre demain. J'espère ne pas trop abuser de la bonne volonté de Sir Norman en lui demandant s'il lui est possible de faire savoir, soit au Comité, soit à la Commission Exécutive, dans le milieu de la journée, de façon à ce que les intéressés puissent en être mis au courant, s'ils se proposent d'apporter un refus formel ou un amendement raisonné, et, dans le cas où ils se proposeraient d'apporter un amendement raisonné, de nous dire si, à un moment convenable, nous pourrions en connaître la forme. Sans doute il n'y a là aucune obligation ; cela peut ne pas convenir, mais je sais que si Sir Norman le peut, il désirera le faire.

Sir Norman Hill. — Avant que les intéressés sur cargaison fassent connaître cette résolution à l'Assemblée de demain, Monsieur, je dois vous dire que la réponse sera non.

Le Président. — C'est le refus formel.

Sir Norman Hill. — Oui. Naturellement, si après avoir réfléchi à la chose et s'être rendu compte de leur erreur, ils modifient leur façon de voir et se contentent d'une sorte de contrôle de l'Etat, en le rendant aussi limité que possible, je puis avoir à aller au devant d'eux par un amendement motivé ; mais si l'on pose la question à l'Assemblée de demain, je dois dire à l'Assemblée que la seule réponse possible est : non.

Le Président. — Ceci, naturellement, si je puis m'exprimer ainsi, signifie qu'il n'y a pas d'amendement.

Sir Norman Hill. — Il n'y a pas d'amendement.

Le Président. — C'est le refus formel, mais il n'y a pas d'amendement. Ceci m'amène à demander à M. McConechy s'il adopte les termes quelque peu sévères de la proclamation d'un désir de contrôle de l'État qui est exprimé dans l'avant-dernier paragraphe, ou bien s'il fera une proposition indiquant le meilleur moyen de trancher la question. J'ose dire, M. McConechy, que vous et vos amis pourrez, dans le cours de l'après-midi, discuter la chose, et si vous pouvez faire connaître au Secrétariat, cet après-midi, votre avis, je suis sûr que vous le ferez ; et si le Secrétariat le connaît, ce renseignement sera utile pour la Commission.

M. McConechy. — Je puis vous dire très franchement ce que nous voulons et l'attitude que nous entendons adopter, dès maintenant.

Le Président. — Vous pouvez désirer l'exprimer dans des termes qui ne sont pas ceux de ce rapport. Je n'en sais rien.

Lord Phillimore. — Puis-je suggérer (si toutefois vous voulez bien m'excuser de prendre à nouveau la parole) que les propriétaires de marchandises (par lesquels je comprends tout ce qui n'est pas armateur) désirent ou à peu près les effets pratiques du projet ; mais, ils doivent réfléchir s'ils désirent obtenir ce résultat par une législation ou s'ils se contenteront de l'obtenir par contrat ou si tout ce qu'ils désirent faire, c'est d'affirmer le principe que, soit par contrat, soit par législation, ces effets doivent être obtenus ; et ensuite laisser aux armateurs le soin de soumettre le contrat et les dispenser ainsi d'une législation. Il me semble que la proposition de modification à l'état de choses peut prendre trois aspects : ou une législation, ou un accord, ou une déclaration que, soit par législation, soit par accord, ces effets doivent être atteints. Et je suggère aux propriétaires de marchandises qu'ils devraient réfléchir très sérieusement à la chose avant l'Assemblée de demain.

Le Président. — Maintenant je pense qu'en ce qui concerne la manière de procéder, le but que je me proposais a été très bien servi par l'action du Comité. La discussion est ouverte, si un membre désire faire quelque autre observation, c'est le moment.

M. Hobhouse. — Monsieur le Président, Le représentant des intérêts sur cargaison a dit qu'il avait d'importants amendements à proposer pour le Code tel qu'il se présente en projet. Nous pensions que le projet représentait les avis des intérêts sur cargaison et donnait satisfaction à leurs exigences. Ce serait une grande

aide pour nous si nous pouvions avoir demain une idée des amendements qu'ils estiment devoir être apportés au projet avant qu'il ne soit définitivement fixé.

Le Président. — M. McConechy a dit qu'il pourrait déposer les amendements proposés par lui et qu'il espérait pouvoir le faire cet après-midi ou ce soir.

M. Howard Robinson. — Monsieur le Président et Messieurs, Parlant au nom de la Chambre de Commerce de Birmingham, je crois savoir que ce projet a été approuvé par elle, et je suis autorisé à vous déclarer que c'est le minimum que la Chambre de Commerce de Birmingham accepterait. Je tenais à vous le déclarer dès maintenant.

Le Président. — Je ne sais si M. Robinson a réfléchi si c'est un minimum qu'il lui suffit d'obtenir par un accord dans la forme des Règles d'York/Anvers, ou bien si c'est un minimum qu'il estime être essentiel d'obtenir par une loi. Je pense que cela sera la véritable question en discussion demain, ainsi que je le conçois.

Lord Phillimore. — Si nous en avons fini bientôt avec cette question, je pense que ce papier représente maintenant le programme proposé, lundi, mardi, mercredi et ainsi de suite et je remarque que le programme primitif était que certains mémoires devaient être lus mercredi ; les rapports de Sir Graham Bower, de M. Kuhn, Dr Lind et Dr Orobio de Castro. Cette lecture se trouve reportée à vendredi. Cela me satisfait complètement (en tant que membre de l'Association), mais je désirerais demander la permission du Comité d'ajouter un autre mémoire au nom d'une personne qui fut à un moment donné et qui, je l'espère, est toujours en grand-honneur dans notre Association, je veux parler de M. Sieveking, de Hambourg (*Murmures d'approbation*) dont le père a été Président de notre Association et un grand ami personnel de moi-même. Cette amitié s'est étendue sur les membres de la famille malgré la terrible rupture de la guerre et le Dr Sieveking fils, avec lequel je suis toujours resté en correspondance et qui, à l'heure actuelle, n'est pas en très bonne santé, ce qui l'a empêché de se rendre ici, m'a envoyé un papier que je voudrais vous lire. C'est un mémoire qui a trait principalement aux « continuous voyages » (voyages sans interruption) et à la doctrine des prises, en ce qui concerne lesdits voyages ; mais il traite également d'autres sujets. Je l'ai lu et c'est un document qui, à mon avis, entre bien dans le cadre des publications de l'Association et je lui ai promis qu'avec votre permission, j'en lirai une partie et que je vous demanderai de l'insérer

tout au long de notre revue. En conséquence, je vous demande la permission d'ajouter à la liste des papiers à lire vendredi un mémoire sur les voyages sans interruption (continuous voyages) par le Dr Sieveking, dont je vous lirai les passages essentiels. Cela ne prendra pas probablement plus d'un quart d'heure à vingt minutes. Puis-je avoir votre permission ? (*Accepté*).

Le Président. — Je pense qu'ainsi nous en avons fini avec nos travaux préparatoires et que nous pouvons nous ajourner jusqu'à demain une heure et demie.

M. McConechy. — Nous ne nous réunissons pas dans la matinée, mais à une heure et demie.

Le Président. — Nous ne pouvons nous réunir dans la matinée. L'Association tient sa séance à dix heures du matin. Le Dr Bisschop désire vous faire une communication.

Dr Bisschop. — La prochaine séance, demain après-midi, sera au Palais de la Paix. Nous ne pouvons avoir pour demain après-midi la Deuxième Chambre qui sera à notre disposition à partir de mercredi matin ; mais demain après-midi, nous nous réunirons au premier étage, porte à gauche. Un écriteau indiquera l'endroit. Mercredi matin, nous nous réunirons dans la Deuxième Chambre — la petite salle au rez-de-chaussée.

Le Président. — Lorsque j'ai déclaré la Commission ajournée jusqu'à une heure et demie demain, j'avais en vue, bien entendu, que la matinée est occupée par la Séance d'ouverture de l'Association à laquelle je ne doute pas que tous vous tiendrez à assister (*Murmures d'approbation*).

Dr Bisschop. — La séance d'ouverture de la Conférence demain est au Hall au milieu de la ville, le Hall des Chevaliers. Vous trouverez cela dans le programme. Ce n'est pas au Palais de la Paix.

(*Fin de l'Assemblée préliminaire*).

Procès-verbal de la première journée, au Palais de la Paix à La Haye, le Mardi 30 août 1921

Le très honorable Sir Henry E. Duke *au fauteuil présidentiel.*

Le Président. — Messieurs, Nous avons entendu ce matin plusieurs discours très intéressants et maintenant nous allons nous mettre au travail.

Peut-être, comme supplément aux observations que j'ai faites à la Séance privée du Comité hier, puis-je vous dire que les représentants des intérêts sur cargaison ont bien voulu répondre à l'invitation que nous leur avons faite en votre nom et formulé les résolutions qu'ils se proposent de présenter au Comité. Ces résolutions ont été communiquées aux principaux représentants des armateurs anglais ; de sorte que si les parties ne sont pas d'accord, elles sont, en tout cas, en contact et que les points où il y a dissidence seront réduits au strict minimum. C'était ce que nous désirions hier. Je suis très reconnaissant de ce que, dans cette mesure, nous avons fait un pas. Je crois savoir que M. McConechy va présenter les résolutions sur lesquelles on s'est mis d'accord pour les intérêts sur cargaison, et qu'elles seront appuyées ; et que, d'autre part, Sir Norman Hill et M. Mein parleront au Comité, principalement, ainsi que je le suppose, pour faire opposition en protestant contre l'introduction d'un contrôle législatif pour le règlement des questions commerciales relatives aux transports de marchandises par mer. Je ne puis rien vous dire de plus que de vous faire ce petit exposé de fait. Je vais tout de suite demander à M. McConechy de présenter ses résolutions au Comité et je vais le prier de vous faire savoir dans quel ordre il désire que les débats à leur sujet aient lieu.

M. J. S. McConechy. — Monsieur le Président et Messieurs, j'ai le grand plaisir de vous proposer les résolutions suivantes : Elles sont au nombre de quatre et je vais vous les lire toutes. Le Président, Sir Henry Duke, les soumettra ensuite une par une à votre examen.

Nous suggérons :

1° Qu'il est désirable, dans l'intérêt des relations commerciales, que les droits et obligations des propriétaires de marchandises et des armateurs, résultant de tout contrat pour le transport de marchandises par mer, soit défini de la manière prévue dans le projet de Règles internationales présentement soumis à cette Conférence, avec tels amendements et modifications (s'il y en a) qui pourront être agréés.

2° Qu'il soit donné effet à la résolution n° 1, soit par voie d'accord, obligatoire pour tous les propriétaires de marchandises et armateurs des divers pays représentés à cette Conférence ; soit, dans le cas où, et dans la mesure où on n'arriverait pas à un accord, par une législation uniforme dans les divers pays.

3° Que, partout où une législation spéciale sur ledit sujet existe déjà, ou est en voie de préparation, il est désirable, pour la sauvegarde de l'uniformité, que cette législation soit mise en harmonie avec le projet de Règles internationales, dont il est question dans la résolution n° 1.

4° Que la Commission Exécutive de notre Association soit et demeure présentement requise et autorisée à prendre toutes mesures qui peuvent être nécessaires et désirables pour donner effet aux résolutions qui précèdent.

J'ai le très grand plaisir de présenter ces résolutions à votre examen. En ce qui concerne les corporations que je représente, nous désirons arriver à une sorte d'accord sur des bases aussi équitables que possible pour l'armateur et pour le propriétaire de marchandises. Il y a déjà un grand nombre d'années que nous donnons à la question de ces clauses de connaissement une attention toute particulière. On nous a soumis des cas dans lesquels des armateurs ont introduit dans des connaissements des clauses tout à fait draconiennes, qu'ils n'auraient pu défendre, en tout état de cause, et disaient : « Voici le contrat, prenez-le ou laissez-le ». Dans un grand nombre de cas, en fait dans la majorité des cas, nous avons constaté que lorsque nous allions à l'armateur et nous discutions le contrat, nous arrivions à une décision qui était plus ou moins acceptable par les deux parties. Nous avons constaté que, lorsque nous avons pu montrer à l'armateur que les modifications que nous proposions étaient justes et équitables, il a été répondu à notre invite. Je pourrais vous citer de nombreux exemples, mais nous avons énormément de travail à faire, et le Président nous a dit hier que nous devions nous souvenir que nous sommes des gens d'affaires et que nous devions aller de suite à notre sujet avec aussi peu de paroles que possible. C'est pourquoi je vous ai exposé ces choses simplement à titre d'indications dans un sens large. Ce qui nous a frappés, c'est que nous ne voyons pas pourquoi des armateurs prendraient l'initiative de clauses aussi draconiennes dans leurs connaissements, alors que, somme toute, dans un grand nombre de cas, à notre connaissance, ils ne se montraient pas si intransigeants et consentaient à entrer dans les vues de leurs clients et à faire droit à leurs réclamations. Mais, bien qu'en fait la chose se soit passée ainsi, le propriétaire de marchandises estime qu'il ne se trouve pas dans la situation qu'il devrait avoir ; le propriétaire de marchandises estime qu'il devrait avoir la liberté de contrat. C'est sous cet aspect que nous vous demandons,

Messieurs les Armateurs, de bien vouloir considérer ces résolutions, et examiner la question toute entière. Nous désirons la liberté de contrat et rien d'autre que la liberté de contrat. Nous en sommes arrivés à cette opinion que dans l'état actuel des connaissements maritimes, il n'y a pas de liberté de contrat, sauf pour les « tramps », parce que là, vous avez un connaissement qu'on peut discuter, et que vous êtes en marché ouvert, et, si vous ne pouvez obtenir de l'un ce que vous voulez, vous pouvez aller à un autre ; et il y a liberté de contrat. Mais lorsque vous devez traiter avec les paquebots de la Conférence, ceux-ci, bien entendu, d'une façon tout à fait commerciale, s'entendent tous pour avoir des connaissements rédigés d'une façon uniforme, de manière à travailler en plein accord, et ils ne peuvent s'en départir ; et, avec les clauses de connaissement telles qu'elles existent à l'heure actuelle, il est impossible au propriétaire de chargement de faire ses conditions avec l'armateur. Il ne peut qu'expédier ses marchandises en se soumettant aux conditions des connaissements en usage sur les lignes du consortium, ou avoir son chargement exclus ou refusé. Il ne peut aller à une autre Compagnie et dire : « Donnez-moi un connaissement sur les conditions duquel vous et moi puissions nous mettre d'accord ».

Aussi sommes-nous arrivés à cette conclusion que le temps est venu de régler cette question, soit au moyen d'une législation, soit au moyen d'un accord international, et j'espère qu'il va être possible de le faire ici, où il sera donné à l'armateur la possibilité d'exposer son cas et au propriétaire de cargaison celle d'exposer le sien, et où nous pourrons discuter à fond sur les points qui nous divisent et en arriver à des conventions bien définies. Dans les deux Associations que je représente, nous désirerions arriver à un accord unanime général entre les commerçants et les armateurs, quelque chose dans le genre des Règles d'York/Anvers.

Il y a eu une affaire qui a été jugée le 15 juillet dernier (1) dans laquelle une ou deux déclarations significatives ont été faites par Lord Justice Scrutton. Elles ont été également faites par d'autres juges, mais Lord Justice Scrutton les a exprimées dans une forme qui convient tout particulièrement à notre cas. Il dit : « Les parties au contrat d'affrètement ont convenu que leur contrat devait être régi par les Règles d'York/Anvers. Ces Règles, résultat de deux Conférences de représentants éminents d'assureurs, d'armateurs et de dispacheurs, ont été rédigées dans le but d'éviter, par convention, des questions difficiles sur lesquelles les hommes de loi et les experts étaient en désac-

(1) R. B. Chellew v. Royal Commission on Sugar Supply (en appel), *Lloyd's List Law Reports*, 28 juillet 1921.

cord ». Il dit plus loin : « Mais, tenant compte des divergences d'interprétation entre les jurisconsultes et des différences de pratique entre les dispacheurs, il me semble que la Règle 17 a été créée dans le but d'éviter les difficultés d'une décision, en se mettant d'accord sur une règle ». Plus loin, il dit encore : « Si telle est bien la bonne manière de voir en l'espèce, il n'est pas besoin de discuter ce que serait la loi, si des parties ne s'étaient pas mises d'accord sur les Règles d'York/Anvers ».

Donc, Messieurs, si nous pouvons arriver à un accord international au cours de cette Conférence, qui, je l'espère, fera date dans l'histoire, et si vous avez dans vos connaissements la clause « Règles de la Conférence de La Haye, 1921 », cela nous dispensera de ces interminables lignes en caractères microscopiques et d'une phraséologie juridique et compliquée sur lesquelles certains d'entre nous pâlissent sans arriver jamais à les comprendre. Beaucoup ont passé leur vie sans jamais avoir pris la peine de les lire, jusqu'au jour où, un beau matin, ils se sont aperçus qu'ils faisaient une perte effrayante, qu'ils n'auraient jamais pensé auparavant être, le moins du monde, possible. Ce serait, en réalité, nous assurer un grand avantage si nous pouvions obtenir des Règles de ce genre, grâce auxquelles les deux parties connaîtraient exactement leur situation respective, et qui leur éviteraient de s'apercevoir quelque jour, par la suite, qu'à leur insu, une modification a été introduite dans les connaissements. Un des côtés les plus immoraux et des plus désastreux du système actuel est que les connaissements ont été modifiés au désavantage du propriétaire de marchandises sans qu'aucune notification ne lui ait été faite de ces modifications. Celui-ci ne s'en est aperçu que lorsqu'il était trop tard. Nous pensons qu'aucune de ces modifications n'aurait dû être faite sans qu'on ait consulté au préalable les propriétaires de marchandises, soit individuellement, soit en convoquant une assemblée des représentants de la branche commerciale intéressée. Cet inconvénient disparaîtrait en grande partie si vous pouviez avoir des Règles se rapprochant assez du Code d'affrètement dont le projet vous a été distribué. Pour le moment, il ne me regarde pas d'en discuter les termes ou d'en examiner les détails, mais simplement de vous proposer que le principe général dudit Code d'affrètement soit accepté, et qu'après nous le prenions dans le détail, pour, à ce moment, mettre au point un grand nombre peut-être de ces détails, après discussion, de façon à satisfaire les exigences des deux parties.

Messieurs, Je pense avoir exposé d'une façon assez claire l'aspect général de la question. Il y a un certain nombre de personnes compétentes qui en connaissent les différentes phases et qui seront à même et désireuses de vous les expliquer ; et pour leur donner autant de temps que possible, je veux terminer mes quelques remarques en vous proposant à nouveau les résolutions

que je vous ai lues. Elles seront, par la suite, lues une par une par le Président, Sir Henry Duke (*Applaudissements*).

Le Président. — Messieurs, Je crois que M. Rudolf désire appuyer la résolution.

M. J. R. Rudolf. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, C'est avec juste raison, Monsieur, que vous avez dit hier à l'Assemblée du Comité de Droit Maritime que ces Conférences sont, en règle générale, composées de gens d'affaires plus habitués aux actes qu'aux joutes oratoires. C'est pourquoi je vais m'efforcer de faire mes remarques aussi brèves que possible, d'autant que je sais que nombreux sont les autres orateurs qui vont me suivre à cette tribune.

Je n'ai pas l'intention de vous retracer la genèse de la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui, en ce qui concerne les conditions du contrat de transport par mer. Il suffit de faire remarquer qu'on en est arrivé à un état de choses tel, qu'un certain nombre de pays ont été amenés déjà à introduire des règles contrôlées par des dispositions législatives pour régir les rapports entre les parties. D'autres pays importants étudient à l'heure actuelle et examinent ce qu'ils vont faire à ce sujet. En ce qui concerne le pays au nom duquel je parle, la Grande-Bretagne, nous avons déjà obtenu l'appui unanime de la Commission Royale des Dominions. Cet appui nous a été confirmé par l' « Imperial Shipping Committee ». Ces deux décisions, toutes deux prises à l'unanimité, ont été soumises à la Conférence d'Empire qui a été tenue à Londres, cet été, et le principe énoncé a, de nouveau, été confirmé. Je pense que cela démontre très clairement que nous sommes arrivés à une époque où quelque chose doit être fait.

Parlant en ma qualité de Président de la Chambre de Commerce de Liverpool, et comme résultat de communications qui m'ont été faites par d'autres Chambres de Commerce de la Grande-Bretagne, et à la suite d'assemblées de l'Association des Chambres de Commerce, au cours desquelles des résolutions présentées par moi, demandant qu'on s'occupe de la question des connaissements, ont été votées à l'unanimité, je puis vous dire qu'en Grande-Bretagne tout au moins, un fort courant d'opinion, qui croît chaque jour en intensité et en volume, se manifeste, d'après lequel les connaissements actuellement imposés aux chargeurs sont considérés comme sévères et déraisonnables. Je ne sais exactement quelle attitude vont prendre les armateurs en discutant cette question par la suite ; ils vont devoir démasquer leurs batteries plus tard ; mais lorsque j'ai eu l'occasion auparavant de m'occuper de la question, trois ou quatre objections ont été soulevées. La principale d'entre elles

est celle à laquelle M. McConechy a fait allusion aujourd'hui : il s'agit de l'objection soulevée par les armateurs et transporteurs qui prétendent qu'en matière de transport par mer, les parties doivent être libres de faire un contrat, renfermant les conditions de connaissement qui leur semblent convenables. Mais maintenant le terme « liberté de contrat » est, je le prétends, tout bonnement un leurre, et il n'y a pas de liberté de contrat. Dans les dernières années, les Sociétés de transports par mer se sont efforcées de se grouper en puissantes organisations contrôlées par des syndicats ; ou bien, si les lignes de navigation conservent la liberté individuelle, elles adhèrent à des conférences ; le résultat en est que le chargeur désireux d'expédier sa marchandise est forcé d'accepter les conditions du contrat qui lui est offert ; s'il ne juge pas à propos de les accepter, il n'a qu'à se retirer des affaires. En fait, je pense que le contrat actuel a été très exactement défini lorsqu'on a dit que c'était un « contrat d'irresponsabilité ».

Ensuite, une autre objection qui a été soulevée quelquefois est celle-ci : Le transporteur dit : si je m'exonère d'une partie de mes responsabilités, le chargeur bénéficiera de cette limitation de responsabilité de ma part par une réduction du taux de fret. En d'autres termes, tout ce qu'il a à faire c'est d'aller à la Compagnie d'assurances, d'utiliser cette réduction de fret et d'obtenir de la Compagnie d'assurances quelle assume le risque. En résulte-t-il ou non une réduction de fret, c'est ce que je ne puis dire, mais ce que je sais bien c'est qu'en matière commerciale bon nombre de choses qui, en théorie, apparaissent bonnes, ne le sont pas en pratique. J'ai étudié des connaissements. J'ai vu des chargements exactement semblables, voyageant sur des lignes de navires semblables, sur une route semblable, dans lequel le taux du fret a été exactement le même pour chaque cas, mais où les clauses des connaissements ont été entièrement différentes. De plus, nous avons à considérer une question plus importante. Aussi bien assureurs que propriétaires de cargaisons, nous estimons que le principe posé est absolument contraire à l'ordre public. Il est absolument évident que, si le transporteur se dégage de toute responsabilité, cela est parfaitement connu du personnel du navire et celui-ci n'est pas incité à exercer toute la surveillance convenable ; en fait, connaissant la nature humaine comme nous la connaissons, cela peut même l'inciter à laisser se produire des pertes par vols ou des pertes par manquants à la livraison. Nous prétendons qu'il n'est pas question de décider, lorsqu'une perte se produit, qui doit payer cette perte : ce que nous voulons, avant tout, c'est mettre un frein aux pertes qui se produisent.

Ensuite, une autre question qui se présente est la suivante. On prétend parfois qu'on ne peut avoir un code uniforme appli-

cable à toutes les sortes de trafic. Je suis d'accord en une certaine mesure sur ce point ; mais je pense que si vous pouvez obtenir un code ou une série de règles tels que ceux que nous examinons aujourd'hui, dans lesquels les questions de détail n'ont pas une très grande importance, mais dans lesquels un principe de base assez large est posé, je pense, dis-je, que ce principe est également applicable aussi bien à une cargaison de charbon qu'à une cargaison de tissus.

Maintenant, je me hasarde à suggérer qu'il est plutôt regrettable que, dans la brochure n° 3, nous ayons soulevé la question de savoir si nous devions obtenir un contrôle de l'Etat. Je pense que c'est une expression tout à fait malheureuse. Ceux d'entre nous qui ont pensé qu'il fallait arriver à un accord ou même à une législation n'ont pas envisagé un seul instant qu'il devait y avoir un contrôle quelconque de l'Etat. Il ne devra y avoir pas plus de contrôle de l'Etat que dans le « Bankers Act » ou dans le « Merchant Shipping Act » ; et, dans ce sens, il ne peut être question de rien qui ressemble à un contrôle de l'Etat. Tout le monde est d'accord, j'en suis sûr, à la suite de l'expérience de ces dernières années que le contrôle du Gouvernement est une hérésie.

Je veux dire un mot au nom de ceux que je représente, et c'est celui-ci. Il arrive dans ces Conférences, où des gens prennent fortement parti dans un sens ou dans un autre, que cela a pour effet d'engendrer la sensation ou de faire croire qu'il y a hostilité entre les parties. Je veux, en tant que parlant au nom de ceux que je représente, dissiper immédiatement cette impression. Nous n'agissons pas le moins du monde en esprit d'hostilité envers les armateurs. Nous ne voulons le céder à personne ni dans l'admiration pour les hommes qui ont édifié la Marine Marchande de par le monde, ni dans notre appréciation de ce qu'ils font pour maintenir, développer et améliorer les grands services maritimes qui transportent nos marchandises d'une partie du monde à l'autre ; mais, si cela n'est pas présomption de ma part, je voudrais leur dire un seul mot, et c'est celui-ci : je crois que, dans leur propre intérêt, il serait désirable, autant qu'ils le peuvent, d'accorder satisfaction aux légitimes revendications des propriétaires de chargements et des assureurs. Ils agiraient sagement en faisant quelque chose. Nous ne venons pas ici avec l'idée fixe d'obtenir tout ce que nous désirons ; nous sommes tout à fait disposés à envisager des solutions transactionnelles, mais je suis parfaitement certain de ceci : à savoir qu'il serait à l'avantage des armateurs s'ils pouvaient mettre fin à cet état de friction qui, je le sais, existe actuellement, et ce serait pour eux un grand avantage s'ils pouvaient travailler en collaboration étroite et cordiale avec les propriétaires de marchan-

dises et dissiper ce sentiment qui peut mettre en péril les relations entre les parties.

Maintenant, Monsieur, la seule chose qui me reste à dire est celle-ci : je pense que si, aujourd'hui, nous pouvons nous mettre d'accord sur le principe des Règles qui nous sont proposées, en laissant à une autre date, si besoin est, la question de l'examen des amendements qui peuvent être nécessaires et désirables, je pense, dis-je, que nous nous séparerons à la fin de cette semaine après avoir fait une œuvre éminemment profitable pour les nations qui, à l'heure actuelle, se demandent ce qu'elles doivent faire au sujet de cette question ; et de plus je pense que si nous accomplissons cette tâche, nous pourrons partir d'ici avec le sentiment que nous avons pleinement répondu à la confiance que les intérêts commerciaux du monde entier mettent dans l'Association de Droit International.

Par ces remarques, je tiens à appuyer d'une façon formelle les résolutions qui ont été exposées par l'orateur qui m'a précédé (*Applaudissements*).

Le Président. — Je veux maintenant donner la parole à Sir Norman Hill. Peut-être puis-je vous dire, Messieurs, que c'est sur mon invitation que Sir Norman Hill, qui était en rapport, je pense, avec les intérêts combinés des armateurs, d'une part, et M. Paine, de la Lloyd's Bank, qui était en rapport avec les intérêts des propriétaires de chargements, des banquiers et des assureurs, d'autre part, ont été admis à siéger au Bureau. Ils n'y siègent pas d'une façon officielle, en fait ils ont plutôt fait des difficultés pour y prendre place, mais il était extrêmement désirable qu'il y ait une place à laquelle les personnes chargées d'une mission représentative aient la facilité de prendre des notes.

Sir Norman Hill. — Monsieur le Président et Messieurs, Je suis quelque peu embarrassé pour prendre la parole devant vous et cela provient du fait que les résolutions dont j'ai à m'occuper ne m'ont été remises que tard dans la matinée. Je ne vous dis pas cela pour me plaindre ; mais je veux m'en servir, s'il est nécessaire, comme excuse d'abuser un peu de votre temps.

Dans les résolutions que j'ai vues ce matin, le vin un peu trop fort du contrôle de l'Etat a été dilué dans une grande quantité d'eau, mais, à mon avis, même avec ces résolutions ainsi diluées, la grande question de savoir si notre Association approuvera ou non le contrôle de l'Etat, subsiste toujours. C'est une chose de demander à cette Association de tenir en équilibre les plateaux de la balance entre les parties ; c'en est une autre de dire si les parties ne peuvent tomber d'accord que, de l'avis de l'Association, le contrôle de l'Etat est nécessaire.

Donc, Monsieur le Président et Messieurs, bien que la résolution ait été diluée, il est essentiel que je traite cette grande question. Les orateurs ont été excessivement modérés dans leur ton. Leur résolution rencontre de nombreuses approbations, mais le défaut n'en existe pas moins et il nous appartient de nous en occuper. Ce que je voudrais exposer à l'Association en premier lieu est ceci : c'est que la question du contrôle de l'Etat est au commencement et à la fin, et en tout temps, une question essentiellement commerciale et non une question juridique. Il faut l'examiner et y répondre sur des bases économiques et, à moins que d'avoir une claire idée de ce que seront les conséquences économiques de la réponse que nous donnerons, je préférerais, pour ma part, qu'elle soit renvoyée sans solution par le Comité de Droit Maritime de l'Association de Droit International. Je pense qu'il serait bon d'examiner les bases sur lesquelles la question nous a été présentée. Elles ont été exposées d'une façon très modéré par M. Rudolf.

Les avocats du contrôle de l'Etat commencent par cette affirmation que pour satisfaire la stricte justice, un armateur doit être tenu reponsable pour perte ou avarie survenant à la cargaison pendant qu'elle est en sa possession, et ils prétendent que toute convention à l'effet de modifier cette responsabilité doit être, sinon réellement immorale, en tout cas contraire à l'ordre public. Cette supposition, Monsieur, constitue la base des recommandations faites par le British Imperial Shipping Committee car celles-ci reposent toutes sur cette affirmation qu'il faut « bien se rappeler que la formule de législation proposée n'est pas de créer de responsabilité quelconque, mais d'interdire de s'exonérer par contrat de responsabilités de droit commun existantes ». Cette phrase est extraite du rapport du Comité.

L'examen de cette assertion qu'une forme particulière de contrat est contraire à la justice absolue, est évidemment de notre ressort. Mais la justice absolue est sûrement basée sur des considérations morales, et les règles de moralité applicables à tous les trafiquants et à tous les contrats commerciaux doivent être les mêmes pour tous. L'armateur ne peut être mis à part pour être jugé par un code spécial : il est un trafiquant au même titre que le propriétaire de cargaison, le banquier ou l'assureur ; car tous sont vendeurs ou acheteurs des denrées ou des services qu'ils expoitent. L'armateur vend du transport ; le banquier, du crédit ; l'assureur, de l'indemnité contre des risqeus, et le trafiquant vend, en certaines occasions, des denrées, et en d'autres, son habileté à les choisir ; et dans le commerce, on échange ce qu'on a à vendre contre ce que l'on a besoin d'acheter.

L'examen de cette assertion qu'une forme particulière de contrat est contraire à l'ordre public, est également de notre

ressort, mais, simplement en tant que l'ordre public est basé sur des considérations morales. Ce n'est pas à la loi de prendre l'initiative de l'ordre public d'une nation, dans des questions purement économiques. Le maximum que puisse faire la loi, c'est d'administrer équitablement et justement cet ordre après qu'il a été adopté.

Prenez la navigation. Certains pays, comme nous le savons, ont décidé qu'il est dans l'intérêt national de réserver tout transport par mer entre leurs ports nationaux aux seuls navires portant pavillon de leur nation, ou de donner des avantages spéciaux auxdits navires dans tous les trafics. En retour, pour lesdits avantages, la nation peut imposer certaines obligations définies à ses armateurs, en ce qui concerne les services qu'ils doivent assurer, les chargements qu'ils ont à transporter ou les frets qu'ils ont à prélever. Par contre, certaines nations peuvent penser qu'il est de l'intérêt de leur commerce d'outre-mer, d'imposer à tous les armateurs, faisant usage de leurs ports, des responsabilités déterminées, en ce qui concerne les cargaisons transportées, alors que d'autres nations peuvent croire que le commerce maritime prospère mieux, en laissant les armateurs et les propriétaires de chargements faire entre eux leurs affaires, en dehors de tout contrôle de l'Etat.

Il en est de même avec les autres commerces. Certaines nations prescrivent pour la sauvegarde de l'ordre public des conditions en dehors desquelles un banquier ou un assureur ne peuvent exercer leur profession dans leur juridiction. Et toutes les autres nations, dans une mesure plus ou moins grande, contrôlent l'activité de leurs producteurs et la manière dont le commerce maritime pourvoit aux besoins de leurs consommateurs et les satisfait. L'ordre public pour certaines nations peut consister à mettre à mal et à accaparer le trafic des autres nations. On bien, au contraire, il peut consister à encourager et à faciliter le trafic avec toutes les autres nations. Mais quel que soit l'ordre public adopté, la paix ou la guerre avec le commerce des autres nations, la loi doit demeurer silencieuse. Chaque nation est seule juge de sa politique économique car c'est la nation tout entière qui, sûrement, profitera des bénéfices ou supportera les charges de cette politique.

Je suis d'accord que l'ordre public peut être basé en partie sur des considérations morales, et en partie sur des convenances économiques et que c'est la fonction de la loi de déterminer la ligne de démarcation. Mais, une fois que cette démarcation est faite, je soutiens énergiquement et j'affirme de la façon la plus absolue devant cette Conférence, que la loi n'a pas à s'occuper de formuler ce que, en l'absence de termes plus appropriés, j'appellerais « l'ordre public commercial ».

La ligne de démarcation n'est pas toujours aisée à tracer, mais

je voudrais vous rappeler qu'à une Conférence de l'Association de Droit International qui s'est tenue à Londres, en 1910, M. Justice WALTON a dit : « Il n'y a pas eu d'homme de loi à notre époque possédant une érudition plus grande, une connaissance plus large des affaires commerciales et des affaires humaines, une compréhension plus logique ou plus lucide des principes, que le Maître des Rôles, Sir George JESSEL. En rendant un jugement, en l'année 1875, il eut l'occasion d'examiner cette question de l'ordre public. Il ne faut oublier, dit-il, que vous ne devez pas appliquer arbitrairement ces règles qui disent qu'un contrat donné est nul, parce qu'il est contraire à l'ordre public ; car s'il est une chose que l'ordre public réclame plus que toute autre, c'est que des hommes d'âge mûr et d'intelligence compétente doivent avoir la liberté souveraine de contracter et que leurs contrats, lorsqu'ils sont conclus librement et volontairement, doivent être considérés comme sacrés, et recevoir l'appui des Tribunaux. En conséquence, vous avez comme ordre public souverain à observer, que vous ne devez pas, à la légère, mettre obstacle à cette liberté de contrat. Au reste, il est certain que l'ordre public peut dire qu'un engagement de commettre un crime ou un engagement de donner une récompense à un autre pour qu'il commette un crime est nécessairement nul. Les décisions sont allées plus loin ; et des engagements de commettre une action immorale ou de donner de l'argent ou une récompense à un autre pour qu'il commette une action immorale, ou de pousser un autre à faire quelque chose contre les règles générales de la moralité (bien que beaucoup plus indéterminée que les catégories précédentes), ont toujours été considérés comme nuls. Je serais au regret d'étendre cette théorie beaucoup plus loin. Je ne dis pas qu'il n'y a pas d'autres cas auxquels elle s'applique, mais je serais au regret de l'étendre beaucoup plus loin ». Tels sont les principes posés par Sir George JESSEL et ils ont été, autant que je le sache, les seuls principes que la loi anglaise ait jamais appliqués à un contrat pour le transport des marchandises par mer. L'armateur et le propriétaire de chargement ont été laissés absolument libres de faire leurs contrats dans la forme qui leur plaît, à condition que les termes convenus soient clairement exposés et ne soient pas contraires aux règles générales de la moralité.

Il est certain que lorsqu'il n'a pas été fait de conventions spéciales, le Droit Commun anglais suppose que les parties à une transaction de ce genre ont contracté sur une base qui donne à l'une et à l'autre certains droits et impose à l'une et à l'autre certaines responsabilités. Mais c'est une erreur de prétendre que le Droit Commun anglais a jamais cherché à imposer les clauses des conventions. Une base a été supposée par la loi pour aider, mais non pour contraindre et contrôler les transactions

commerciales ; et, en tout temps, les tribunaux anglais ont reconnu que l'ordre public souverain d'une nation commerçante doit être la liberté de contrat et le caractère sacré de tout contrat librement et volontairement conclu par des hommes d'âge mûr et d'intelligence compétente.

On pourra faire valoir, cet après-midi, que les connaissements ne sont pas des contrats qui sont conclus librement et volontairement, qu'ils sont imposés par les tout puissants armateurs aux propriétaires de chargements, banquiers et assureurs sans défense. J'ai entendu répéter cette affirmation si souvent que je dois l'accepter comme faite sérieusement. Mais quelle est la situation actuelle ? les tout puissants armateurs sont tout à fait au bout de leur rouleau pour se procurer des frets suffisants pour couvrir leurs dépenses d'exploitation. Voyages sur voyages sont faits avec une perte sèche comme résultats. Les navires, par centaines, restent au port, désarmés. A l'heure actuelle, tout propriétaire de chargement pourrait s'assurer les conditions de transport qui lui conviendraient, du moment qu'il voudrait bien offrir un fret qui couvrirait les dépenses.

Mais on dira que la situation actuelle est exceptionnelle. Je suis d'accord ; mais j'ai suivi les destinées de la navigation depuis un grand nombre d'années et je dois dire que, en moyenne, pour au moins sept années sur dix, les intérêts sur cargaison commandent le marché du fret et dictent leurs conditions. La chance ne favorise l'armateur en moyenne qu'environ deux années sur dix, et même alors, lui et le propriétaire de chargement travaillent dans le marché le plus libre qui existe au monde, le marché du fret qui est ouvert à tous les navires de tous les pavillons.

Examinons la situation d'un autre point de vue. Il y a, représentés à cette Conférence, des intérêts qui pourraient, en s'unissant, imposer toutes conditions qui leur plairaient aux armateurs. Les assureurs pourraient refuser d'assurer les chargements à moins qu'ils ne soient transportés conformément à une formule-type de connaissement qu'ils auraient approuvée. Les banquiers pourraient refuser du crédit, à moins que les chargements ne soient transportés conformément à cette formule. Et de même les Bourses de Commerce du monde pourraient refuser d'acheter et de vendre si cette formule n'est pas employée. Les armateurs seraient incapables de résister à une telle pression si les intérêts sur cargaison étaient réellement unis.

Et s'ils ne sont pas d'accord, il est difficile d'imaginer comment l'Etat pourrait dicter des conditions qui les satisferaient tous. Ce que veulent les intérêts sur cargaison, ce sont les meilleures conditions de transport que puissent offrir les armateurs et au meilleur marché, et ces conditions, on ne peut jamais s'en remettre à l'Etat pour qu'ils vous les procure.

On peut prétendre qu'on ne peut avoir confiance que l'arma-

teur fasse emploi de sa liberté dans les limites des règles générales de moralité ; que si on lui permet de s'exonérer par contrat pour perte ou avarie survenant pendant que les marchandises sont à bord de son navire, il se montrera insouciant et que même il pourra être malhonnête, dans la manipulation et la garde des marchandises pendant qu'elles sont confiées à ses soins. Ce point, si on pouvait l'établir par des preuves solides, serait un bon argument ; mais quels sont les faits, en réalité ? La « clause de négligence » a été introduite il y a quarante ans environ ; elle a été adoptée d'une façon générale par les armateurs à la suite de décisions de jurisprudence anglaise d'après lesquelles, aux termes d'un contrat de transport par mer, les pertes ou avaries de la cargaison causées par un événement de mer tel qu'une collision ou un échouement n'étaient pas une perte provenant d'un péril de mer, si la collision ou l'échouement étaient le résultat d'une négligence de manœuvre de la personne chargée de la conduite du navire. Ce jugement fut une surprise pour le monde commercial. Une collision ou un échouement, quelle qu'en soit la cause, continuèrent à être considérés comme un péril de mer pour les polices d'assurances tant sur corps que sur cargaison, mais, pour une charte-partie ou un connaissement, ils durent être considérés comme une perte attribuable à la négligence pour laquelle, en l'absence d'une clause stipulant le contraire, l'armateur devait payer.

Mais après cette décision, l'armateur ne se contenta pas de dégager sa responsabilité pour fautes de navigation. Comme ses opérations commerciales s'étendaient, il s'efforça, dans les contrats qu'il faisait, de s'exonérer de responsabilité pour la négligence des personnes employées à la manutention, à l'arrimage et à la garde de la cargaison. Le travail dut être fait, pour une petite partie, par les hommes d'équipage qui étaient ses employés à lui, mais la grosse partie du travail dut être confiée à des entrepreneurs indépendants. Le chargement, l'arrimage et le déchargement durent être remis aux mains d'arrimeurs indépendants, et dans beaucoup de cas, les propriétaires du chargement se réservèrent, par contrat, le droit de nommer l'arrimeur de leur choix. Dans d'autres cas, le chargement ou le déchargement fut assumé par les Autorités du port ou par quelque autre entreprise commerciale qui fournit les embarcadères, les élévateurs, les déversoirs nécessaires à la manutention des marchandises. Et comme de plus en plus on fit usage de moyens mécaniques, le contrôle par les officiers du bord des poids ou du nombre des objets manutentionnés devint de plus en plus difficile. Et ces responsabilités et ces difficultés s'augmentèrent au fur et à mesure que les navires augmentèrent de tonnage et que leurs cargaisons devinrent de plus en plus variées. Au

lieu d'un chargement complet, expédié par un seul commerçant et pesé sur la lisse, un paquebot fut appelé à transporter des milliers et des dizaines de mille de colis différents expédiés par, et adressés à des centaines d'intéressés différents.

D'autres facteurs entrèrent en ligne de compte pour élargir le champ d'action des opérations de l'armateur. Au fur et à mesure que le transport maritime s'améliora en régularité, sécurité et certitude, le commerce chercha à obtenir des organisations d'armateurs les meilleures conditions possibles et ces organisations se mirent en devoir immédiatement d'entreprendre non seulement le transport mais également le groupage et la distribution — (et la distribution au détail) — des cargaisons. En conséquence, le connaissement fut appelé à couvrir, non seulement des marchandises effectivement chargées sur le navire, mais des marchandises amenées à la Compagnie pour être embarquées au fur et à mesure des départs, et des marchandises laissées sur les quais après déchargement pour être distribuées entre acheteurs et sous-acheteurs. Et il alla plus loin encore car il fut appelé à couvrir le transport par terre et par mer de bout en bout, à tel point que le navire fut réduit à n'être plus qu'un des nombreux organes dans les services de transport employés. Dans tous ces développements, le connaissement devint de plus en plus le titre documentaire au moyen duquel le commerce finança ses opérations ; et les armateurs sont, je pense, en droit de faire remarquer, avec fierté, la confiance avec laquelle leurs engagements tels qu'ils sont exprimés dans les connaissements ont été acceptés par les banquiers. Tout cela constitue un perfectionnement appréciable de l'entreprise commerciale, bien fait pour réduire le prix du transport et de la distribution ; mais ce perfectionnement fut accompagné de risques. Il exigea que l'armateur devint à la fois : agent de navigation, gardien de quai et même magasinier ainsi qu'agent de transit, et dans toutes ces fonctions il dut confier la plus grande partie du travail à des entrepreneurs indépendants.

En concurremment avec toutes ces fonctions supplémentaires à assurer, la clientèle ne cessa de réclamer de jour en jour plus de promptitude. Les grands navires et les docks immenses, capables de les recevoir représentent de grands capitaux, et l'emploi de tels capitaux ne put être justité que par un grand rendement c'est-à-dire en cherchant à transporter le maximum possible de chargements pendant l'année. Le séjour au port dut être réduit au minimum et la possibilité de faire usage d'un port dut être déterminée non seulement par le montant du fret à s'y procurer, mais également par le temps qui serait occupé par les opérations de chargement ou de déchargement.

Pour pourvoir à ces développements dans le trafic d'outre-mer deux solutions se présentaient :

Premièrement. — L'armateur aurait pu se rendre responsable du transport et de la bonne délivrance des marchandises, en répondant pour toute perte ou avarie qui peuvent arriver aux marchandises pendant qu'elles étaient en sa possession, ou bien :

Secondement. — L'armateur pouvait offrir ses services au commerçant, en convenant que lui (armateur) userait de toute la diligence convenable dans le transport et la délivrance des marchandises, mais n'assumerait aucune responsabilité pécuniaire si les marchandises venaient à se perdre ou à être avariées.

Si l'armateur avait adopté la première de ces solutions, il aurait dû baser ses frets en partie sur la valeur des marchandises transportées, car la garantie qu'il donnait aurait représenté une partie de ses dépenses d'exploitation.

En adoptant la seconde manière de faire, l'armateur a pu continuer à déterminer ses frets en tenant compte du poids ou du volume des marchandises transportées, et sans se préoccuper de leur valeur, laissant le marchand libre de s'assurer lui-même contre les pertes ou de courir ce risque, sans l'assurer, comme bon lui semblait.

La seconde solution fut celle généralement adoptée, et en renforçant les clauses de négligence, l'armateur a eu en vue de se libérer de toute responsabilité pécuniaire résultant de pertes ou avaries subies au cours du transport ; mais en s'exonérant de cette responsabilité, il demeure toujours essentiel pour sa réussite qu'il exerce toute la diligence possible dans le transport des marchandises. L'armateur qui ne prend pas ce soin ne peut compter voir ses affaires prospérer. Les commerçants ne lui confieront plus leurs marchandises et les assureurs augmenteront les taux de prime pour l'assurance de ses navires. En ce qui concerne les paquebots de lignes régulières (et c'est dans les connaissements de ces paquebots que les clauses de négligence ont été insérées), leur bonne renommée commerciale, qui est un des facteurs les plus précieux de leur prospérité, est entièrement basée sur le soin qu'ils apportent au transport des chargements et sur la satisfaction qu'ils donnent aux commerçants.

Il y a de nombreuses années, l'Association de Droit International a discuté la question de savoir si l'emploi d'une formule de clause de négligence était contraire à l'ordre public et à différentes Conférences nous sommes arrivés à des décisions contradictoires. Il est évident que nos opinions sur ce que sont les règles générales de moralité ne peuvent avoir varié d'année en année, et j'en déduis que les variations dans nos conclusions ont représenté les variations dans la conception de l'ordre public commercial, et comme toutes les conclusions du même genre, elles furent sujettes à des variations et souvent même à des variations très subites et très violentes. Je pense que même les plus jeunes d'entre nous se demandent, à l'heure actuelle, si l'ac-

tion des lois économiques a été effectivement suspendue pendant la guerre.

Pendant que nous discutions sur la question, les armateurs continuaient à faire usage des clauses de négligence, et les commerçants continuaient à faire leurs affaires, en se soumettant à ces clauses. Il est juste de dire que certains commerçants protestèrent, mais aujourd'hui le commerce d'outre-mer reconnaît et même accueille favorablement les exceptions pour fautes de navigation. Après de nombreuses années d'essai, le commerce a reconnu qu'il peut obtenir de meilleures conditions de transport et une plus grande sécurité, en payant un assureur plutôt qu'un armateur pour courir les risques de fautes nautiques et comme le dit l'Imperial Shipping Committee dans son rapport « par consentement général de toutes les parties intéressées l'armateur devrait continuer à pouvoir s'exonérer de responsabilité à raison des risques de navigation. »

Aujourd'hui, certains commerçants appuient leur demande d'un contrôle de l'Etat sur les conditions du connaissement relatives à ce que l'Imperial Shipping Committee a appelé « risques du transporteur », c'est-à-dire les risques de pertes ou d'avaries des marchandises se produisant au cours de leurs réception, arrimage, gardiennage et délivrance par l'armateur et ses employés.

Je dois confesser que je ne puis imaginer aucune règle morale qui, tandis qu'elle autorise les armateurs à s'exonérer du fardeau des « risques de navigation », leur défendrait de s'exonérer des « risques de transporteur ».

Je suis également incapable de découvrir des raisons économiques sur lesquelles on pourrait établir une distinction de ce genre. Le critérium économique doit sûrement être le même en ce qui concerne les deux risques. Est-ce que le déplacement du risque assure de meilleures conditions de transport et des prix plus bas, ou bien tend-il à encourager le gaspillage et la malhonnêteté et aboutit de ce fait à des conditions plus onéreuses et moins satisfaisantes ? Et par conditions de transport, j'entends non seulement l'embarquement mais aussi la bonne délivrance des marchandises, car le commerce ne peut jamais se baser et se maintenir sur des profits résultant d'indemnité d'assurance contre des pertes.

La meilleure réponse à faire à cette question peut être tirée du développement du trafic maritime mondial. Je vous ai rappelé que les clauses de négligence commencèrent à entrer en usage il y a une quarantaine d'années environ et qu'au fur et à mesure que le champ des opérations de l'armateur s'était élargi, ces clauses avaient été graduellement étendues. Je pense donc qu'il serait bon que nous prenions comme critérium le relevé du trafic maritime mondial pendant les 30 années qui ont précédé la guerre. Les conditions depuis la déclaration de guerre ne peu-

vent, je pense, servir de guide, en partie à cause de la désorganisation qui a existé dans le commerce en général, en partie à cause du changement dans le cours des devises qui rend les comparaisons impossibles, et en partie à cause de l'insouciance et du manque de probité qui ont été le résultat des conditions de la guerre.

Je n'ai pas les statistiques d'avant 1893, mais suivant les chiffres publiés par le Gouvernement britannique, la valeur du trafic international pour le monde entier, il y a 20 ans, était de £ 4.000 millions. Dans l'année qui a précédé la guerre, il s'était élevé à £ 8.000 millions. De ce trafic, environ 80 % s'effectuait par voie maritime.

Je n'ai pu me procurer les chiffres montrant les accidents de navigation pour le monde entier, mais dans la même période de 30 années, pour les navires anglais, le nombre annuel de pertes totales est tombé de 956 à 171, et le chiffre annuel d'accidents graves, de 1.309 à 728. Et dans le même espace de temps, par suite de la substitution de la vapeur à la voile, le nombre total des voyages accomplis avait augmenté considérablement.

Maintenant faisons l'expérience par une autre méthode. Si vous examinez les primes d'assurance, vous constaterez pendant la même période une diminution sensible. Il y a 30 ans, les primes pour un chargement de la Grande-Bretagne sur l'Australie étaient de 17 s. 6d. à 22 s. 6d. pour cent. Avant la guerre la moyenne était devenue de 7 s. 6d. pour cent. Les primes pour le Canada s'étaient abaissées de 10 s. à 6 s. pour cent. Dans l'ensemble, tous les risques ordinaires contre lesquels le commerce a l'habitude de se couvrir auraient pu, avant la guerre, être assurés, malgré l'usage des clauses de négligence, à un taux de prime moyen sensiblement inférieur à 10 s. pour cent, c'est-à-dire à moins d'un demi pour cent.

Y a-t-il quelque chose dans ces chiffres qui pourrait tendre à prouver une chute dans la qualité ou le bon marché des facilités de transport ?

Mais les statistiques sont toujours quelque peu sèches et je voudrais faire appel à la connaissance et à l'expérience de tous ceux qui sont présents. Peut-on douter que dans les 30 années qui ont précédé la guerre, il n'y ait eu un constant et remarquable perfectionnement dans les navires et dans le soin, la sécurité et la régularité avec lesquels leurs cargaisons ont été transportées ?

Si l'ordre public commercial est du ressort de l'Association de Droit International, sommes-nous, en présence de ces faits, convaincus qu'il est désirable dans l'intérêt du commerce maritime que les droits et obligations du propriétaire de marchandises à raison de tout contrat de transport de marchandises par mer doivent être soumis au contrôle de l'Etat ?

Ma réponse est un « non » énergique. Et je proteste que c'est la seule réponse qui puisse être donnée par tous les intérêts anglais sur cargaisons, car leur politique constante et raisonnée est opposée à toute espèce de contrôle de l'Etat dans le domaine commercial.

Nos banquiers ont déclaré (il y a ici un banquier éminent qui a signé la déclaration) qu'ils sont convaincus que « le commerce anglais n'a de rien tant besoin, pour se rétablir, que de la liberté de s'occuper de ses difficultés, d'étudier ses intérêts et d'y pourvoir, et de se sauver par ses propres moyens ».

Les Chambres de Commerce, dont M. Rudolf est un représentant distingué, et les Associations qui représentent à travers la Grande-Bretagne les manufacturiers, l'industrie charbonnière, les constructeurs de navires, le commerce du coton, des grains et des denrées alimentaires, et, à vrai dire, presque toutes les personnes s'occupant d'affaires commerciales et industrielles, ne cessent de réclamer, pour leurs affaires, l'affranchissement du contrôle de l'Etat. Et au cours de ces derniers jours, nous tous, en Angleterre, avons reçu un appel, rédigé à la suite d'une assemblée de commerçants, industriels et armateurs, qui s'est tenue, il y a quelques semaines, sous la présidence du Lord-Maire de Londres ; dans cet appel, on nous demande avec insistance que nous réclamions tous, d'un commun accord, que « toute ingérence dans notre commerce, de la part du Parlement ou de l'Administration, soit immédiatement arrêtée ».

En conséquence, si nos amis, les représentants des intérêts sur cargaison, sont logiques dans leurs principes, ils doivent convenir avec moi que leur réponse à la question de savoir s'il convient ou non, dans l'intérêt du commerce, que les conditions du contrat de transport des marchandises par mer soient dictées par l'Etat, à défaut d'un accord, ils doivent, dis-je, convenir que cette réponse est un « non » énergique.

Mais, Monsieur, je ne veux pas, par cette réponse, exécuter d'un seul mot le projet de Code de Règles qui a été soumis à notre examen par les intérêts sur cargaison. Je suis tout prêt à les discuter (je parle en tant que représentant des armateurs anglais), comme pouvant faire l'objet d'un accord, à condition que nous engagions tous la discussion sur un même pied de liberté. Les armateurs, non seulement de la Grande-Bretagne, mais du monde entier, ne sont pas au banc des accusés, pour être jugés par un code extraordinaire et exceptionnel de règles morales, ou par des principes extraordinaires et exceptionnels d'ordre public. Ils ont rendu, et rendent toujours, de bons et droits égaux à ceux de tous les trafiquants honnêtes pour fixer droits égaux à ceux de tous les trafiquants honnêtes, pour fixer les conditions dans lesquelles ils veulent faire leurs affaires sur

les marchés du monde. Mais ils savent que pour prospérer, ils doivent donner satisfaction à leurs clients.

Monsieur, si tous les intérêts sur cargaison sont réellement d'accord que l'adoption d'un Code de Règles comme celui qui est proposé facilitera et favorisera le commerce d'outre-mer, les armateurs (je ne parle qu'au nom des armateurs anglais ici, mais j'espère et je crois qu'il en serait de même des armateurs en général) s'efforceront d'aller au devant de leurs désirs et d'y donner satisfaction ; et, dans cette tâche, je suis convaincu que l'Association de Droit International peut jouer un rôle important. Elle peut maintenir la balance égale entre les parties en discussion, et elle peut s'assurer que les conditions sur lesquelles on se mettra d'accord seront exprimées avec assez de clarté et de précision pour rendre inutile tout nouveau recours au législateur d'une nation quelconque (*Bravo, bravo*).

Maintenant, Monsieur, j'espère fermement que je n'ai pas trop abusé du temps du Comité, mais ce sont de graves questions et d'une importance vitale pour les intérêts de la navigation. Nous ne voulons pas être jugés par un code spécial de lois morales. Nous n'avons pas besoin qu'on invente un code de ce genre pour nous l'appliquer. Nous sommes d'honnêtes commerçants (*Murmures d'approbation*).

Enfin, Monsieur, en ce qui concerne les résolutions, nous ne pouvons donner notre adhésion aux résolutions (1) et (2). Nous ne croyons pas que cela soit désirable. Si les intérêts sur cargaison sont d'accord, et veulent réellement et vraiment faire prévaloir leurs vues à l'encontre de tous les intérêts sur cargaison, et veulent le faire dans les termes justes et équitables, nous ferons de notre mieux pour les aider à rédiger le Code qu'ils désirent ; mais, à aucun prix, nous ne voulons être parties à une résolution du genre de celle qui figure dans le numéro 2. Ce serait un pistolet braqué sur nous : Si vous ne consentez pas, eh bien, on va vous donner l'ordre ; et cela signifie que l'Association Internationale de Droit est d'avis qu'en matière de justice stricte, il faut donner des ordres aux armateurs. Eh bien, nous n'y consentirons jamais. Il m'est très difficile de m'occuper de ces résolutions dans la forme où elles se présentent aujourd'hui. Il ne m'a pas été donné l'occasion de préparer un amendement. Je ne puis présenter mon amendement avant de savoir si, oui ou non, nous pouvons nous mettre d'accord sur le Code. Cela, je pense, Monsieur, étant donné que la résolution est d'ores et déjà formulée, doit être un préambule nécessaire. Je veux m'expliquer tout à fait clairement. Je veux que vous compreniez tout ce que je ferais si nous adoptions un Code. Si nous adoptons un Code, et si nous l'adoptons demain (et je vous assure que nous vous y aiderons de notre mieux et j'espère que, par les amendements que vous avez vus, vous vous rendrez compte que nous

sommes bien décidés à accepter les principes stipulés dans le projet de Code), alors je vous suggérerais, ayant adopté le Code, que l'Association vote une résolution dans le genre de la suivante. Je veux laisser de côté le n° (1) et au lieu du n° (1) je commencerais de cette façon : « Les intérêts du commerce et du trafic sont le mieux servis par une entière liberté de contrat, non entravé par un contrôle de l'Etat ». Maintenant pour la résolution n° (2) je dirais « Que l'Association est d'avis que le commerce et le trafic internationaux d'outre-mer seront favorisés, et les discussions évitées, ou la solution de celles-ci rendue plus aisée, si les droits et obligations des propriétaires de cargaison et des armateurs étaient définis de la manière prévue dans les Règles qui ont été approuvées par cette Conférence comme justes et équitables entre tous les intérêts en jeu ».

Maintenant, Monsieur, je ne puis proposer cela comme amendement avant d'avoir vu quelles règles vont être adoptées ; mais, si nous pouvons arriver à la base des Règles, tel est le genre d'amendement que je proposerai.

Je suis confus, Monsieur, d'avoir abusé si longuement de votre temps. Je suis très reconnaissant de l'attention qui m'a été prêtée pendant les remarques que j'ai faites (*Applaudissements*).

Le Président. — Au sujet de la question de procédure qui a été soulevée, il est de mon devoir de rappeler au Comité ce que nous avons fait hier. Il a été voté hier, à l'unanimité du Comité, que nous devrions régler complètement la question principale cet après-midi. Je me demande si, à moins d'avoir ici les mêmes membres représentatifs, une autre assemblée du Comité a le droit, en ce qui concerne la procédure, de modifier cette décision.

Sir Norman Hill. — Monsieur, avec grand respect, nous n'avions pas la résolution sous les yeux.

Le Président. — C'est juste.

Sir Norman Hill. — Avec grand respect, la résolution qui nous est présentée aujourd'hui n'est pas celle qui nous a été présentée hier. En mai, nous l'avions laissée exprimée en une courte formule, bien claire : Le contrôle de l'Etat est-il désirable ? Maintenant, la résolution qui vous est présentée est celle-ci : Le contrôle de l'Etat, avec certaines limites bien définies, est-il désirable ? Nous ne connaîtrons ces limites que lorsque nous en aurons terminé avec le travail de demain.

Le Président. — J'étais sur le point d'ajouter un mot à ce sujet, après le rappel que j'ai fait au Comité ; je voulais

vous dire qu'il me semblait qu'on pourrait peut-être régler la difficulté de la façon suivante : Sir Norman Hill voudrait bien modifier la définition qu'il donne des Règles à substituer au contrôle de l'Etat, en corrigeant les derniers mots du second paragraphe de son amendement pour qu'ils soient lus comme suit : « Si les droits et obligations des propriétaires de chargement et armateurs étaient définis de la manière prévue dans les Règles qui devront être approuvées par cette Conférence comme justes et équitables entre les intérêts en jeu ». Cela poserait la question générale relative aux Règles que tous les membres ici présents ont examinées, et cela permettrait au Comité, ainsi que je le pense, d'en arriver à un vote, s'il est disposé à voter, cet après-midi, sur la question bien définie soulevée par le premier paragraphe de l'amendement de Sir Norman Hill, qui est le suivant : « Que les intérêts du commerce et du trafic sont le mieux servis par une entière liberté de contrat, non entravée par le contrôle de l'Etat ». C'est entièrement l'affaire du Comité, mais j'ai exposé la chose sous son aspect technique. Je m'aventure à suggérer ceci aux parties de part et d'autre, et à demander si la grande question qui les partage ne peut être formulée en soumettant à l'examen du Comité l'amendement de principe de Sir Norman Hill qui a trait aux Règles en général et en l'acceptant si cet amendement est proposé ; et s'il n'est pas accepté, en proposant les deux premiers paragraphes de la motion de M. McConechy qui forme les contre-propositions (*Murmures d'approbation*). Il me semble que les deux paragraphes de l'amendement de Sir Norman Hill et les deux paragraphes de la motion de M. McConechy posent la question directe et la question de principe. Maintenant, il reste entièrement à l'appréciation du Comité de décider s'il veut ajourner l'examen de la question de principe, qu'il avait accepté hier, avec empressement, de solutionner cet après-midi, — c'est-à-dire la grande question de principe de « oui » ou « non » sur le contrôle de l'Etat — ou s'il veut solutionner la question de principe, en adoptant la façon dont les deux parties l'ont posée. Je serais heureux de connaître les observations de Sir Norman Hill sur ce point. Je voudrais simplement vous faire remarquer qu'il est maintenant près de trois heures et demie, et si nous désirons avoir la journée de demain pour discuter les questions relatives aux Règles, nous devons nous dépêcher cet après-midi (*Murmures d'approbation*).

Sir Norman Hill. — Monsieur, Je serais très désireux de me ranger à votre suggestion, mais puis-je vous faire remarquer que, dans la modification proposée par vous à mon amendement, les armateurs se trouvent mis à la discrétion de ce Comité ? Nous voulions savoir ce que seront les Règles. Vous nous mettez à la merci du Comité. Je pense que si mes deux résolutions (1)

et (2) étaient acceptées par M. McConechy, ce serait nous mettre à la merci du Comité. En somme, nous lui exposons d'une façon tout à fait claire notre opinion, que nous croyons être également la sienne, à savoir que la meilleure chose pour le commerce, c'est l'affranchissement du contrôle de l'Etat. Le Comité veut faire quelque chose d'autre ; il veut quitter cette réunion avec une série de Règles toutes prêtes. Nous sommes disposés à l'aider, et nous devrions nous abandonner à la discrétion de ce Comité pour savoir comment ces Règles vont être élaborées. Après tout, nous sommes ici pour satisfaire nos clients et si, après avoir entendu toute la discussion, ceux-ci se montrent réellement satisfaits, je pense que nous adopterons ces Règles ; mais cela signifie que nous adopterons mes paragraphes (1) et (2) au lieu des paragraphes (1) et (2) de M. McConechy. Avec grand respect, je ne pense pas que nous soyons dans une disposition d'esprit très heureuse pour solutionner la grande question du contrôle ou du non-contrôle de l'Etat. Si vous posiez la question à cette Assemblée en toute autre matière qu'en matière maritime, tout le monde voterait contre le contrôle de l'Etat.

Le Président. — Je pense que je dois demander l'avis du Comité pour savoir s'il y a lieu de voter cet après-midi sur la question de « oui » ou « non » contrôle de l'Etat.

L'hon. John McEwan Hunter (Agent Général pour le Queensland). — Monsieur, Avant que l'on ne vote, puis-je vous poser une question ? Je ne me propose pas pour le moment de dire quoi que ce soit sur la question en général. Au sujet de la question que vous vous proposez de soumettre à cette Assemblée, ce que je désirerais savoir, c'est qu'est-ce qui peut nous faire croire que dans cette résolution (je n'ai vu que la résolution) il soit question d'une tentative quelconque pour provoquer un contrôle de l'Etat ? (*Murmures d'approbation*). Je comprends qu'il est question d'un règlement d'Etat, c'est-à-dire d'une législation qui amènera à un système à peu près uniforme. Cela, dans l'état actuel des choses, ne peut pas être obtenu par un accord mutuel entre armateurs et propriétaires de marchandises. Les premiers sont une corporation organisée, et les autres sont désorganisés. Et la discussion au sujet du contrôle de l'Etat, à mon avis, n'entre pas le moins du monde dans la question (*Murmures d'approbation*). Nous devons avoir un règlement d'Etat, dans une mesure plus ou moins large, pour nos rues. Le piéton ordinaire doit se soumettre à une espèce de règlement, mais ce n'est pas un contrôle de l'Etat. Il n'y a personne qui soit là pour lui dire qu'il doit aller dans une direction quelconque ou tenir tel côté de la rue, et je pense que c'est ce à quoi tend la résolution.

Il y a règlement, mais non contrôle, et je pense qu'il est impopulaire d'employer la formule « contrôle de l'Etat ».

Le Président. — Puis-je vous faire remarquer que ce sont là des considérations qui se présenteront lorsque vous aurez à décider si vous voulez voter ou non cet après-midi. Je vous ramène à la question, parce que je me demande avec anxiété ce qui arriverait pendant la session du Comité, si nous n'avons pas un emploi du temps auquel vous pouvez vous conformer. Je mets la motion aux voix afin de gagner du temps.

Que ceux qui sont d'avis que la question de principe soit examinée cet après-midi veuillent bien lever la main (*Environ vingt-cinq mains se lèvent*).

Que ceux qui sont d'avis de différer le vote jusqu'à demain veuillent bien lever la main (*Les mains se lèvent en grande majorité*).

Donc, le vote est différé.

Je pense que je dois reprendre l'examen de la question de procédure, que je pensais avoir été réglée hier. Le Comité devra examiner quand il voudra voter sur cette question. Malheureusement, nous avons employé la presque totalité de l'après-midi sur la question de principe. Si nous devons reprendre la discussion de la question de principe demain, nous pourrons y passer la journée. Je n'ai pas prévu hier que tel était le désir du Comité. Je veux demander au Comité s'il est désireux de terminer la discussion de la question de principe cet après-midi et simplement de réserver le vote jusqu'à demain.

Sir Norman Hill. — Oui, c'est la proposition que je me hasarde à faire.

Le Président. — Très bien. Que ceux qui sont d'avis de terminer la discussion cet après-midi et de réserver leur vote jusqu'à demain veuillent bien avoir l'amabilité de lever la main (*Un grand nombre de mains se lèvent*).

L'épreuve contraire (*aucune main ne se lève*).

Donc il est admis, à l'unanimité, que nous terminerons cet après-midi la discussion de la question de principe, et que nous réserverons le vote jusqu'à demain.

Maintenant, je dois rappeler au Comité, en ce qui concerne la question de procédure, qu'il est trois heures et demie passées. Nous avons convenu hier que M. Paine, au nom des intérêts des banquiers et des assureurs, devait parler après la personne chargée d'appuyer l'amendement. Cette personne n'a pas encore été entendue. A un moment donné, le Comité aura à décider quel sera le nombre de discours et quelle sera la longueur de ceux-ci, mais comme vous avez décidé de terminer la discussion cet après-

midi, il est évident que la concision s'impose (*Murmures d'approbation*). Maintenant, M. Mein veut-il appuyer l'amendement ?

M. Rudolf. — Puis-je poser une question ? Pourrons-nous avoir des copies de l'amendement de Sir Norman Hill ? Il est assez difficile pour nous de le retenir de mémoire.

Le Président. — Certainement, le Secrétariat va s'occuper d'en faire imprimer des copies, j'en suis sûr.

M. M. Mein. — Monsieur le Président et Messieurs, La responsabilité qui pèse sur mes épaules cet après-midi aurait été réellement très grande, n'avaient été les arguments si efficaces et j'espère si persuasifs de Sir Norman Hill, en exposant la question. Notre Président nous a demandé d'être brefs ; ceci est une chance pour moi car cela me permet de m'excuser de n'avoir que peu de mots à dire. Mais ce qui m'a frappé au sujet de la seconde des résolutions, plus que toute autre chose, a été la question de friction entre armateurs et chargeurs. Je viens de la Côte Nord-Est de l'Angleterre, de Newcastle-upon-Tyne, et, (bien que certains peut-être puissent ne pas l'apprécier) j'ai plus de cinquante années d'expérience dans les affaires maritimes, et je suis associé dans une des plus vieilles, sinon la plus vieille firme d'armateurs, des bords de la Tyne. Et dans toute ma carrière je n'ai jamais vu et n'ai jamais entendu parler de friction entre chargeurs et armateurs. Je parle pour les ports de mon pays. Je voudrais demander aussi aux armateurs des autres pays que le nôtre si, lorsqu'ils ont envoyé des navires dans les ports du Nord-Est, ils ont eu quelque friction avec leurs chargeurs. Je pense bien sérieusement que non. S'il en est ainsi, tout le monde travaille avec nous en pleine entente, et je ne pense pas que nous devions nous imposer des conditions que personne, ni chargeurs, ni armateurs, ne désire ou ne demande. Le moment serait très mal choisi pour imposer des conditions aux armateurs. Ma maison, lorsqu'il a été impossible de faire naviguer les navires avec un bénéfice, comme beaucoup d'autres armateurs, les a désarmés. Mais, malheureusement, dans un sens, je suis membre du Comité Maritime National et la question nous ayant été posée au cours des diverses Assemblées du Comité, certains d'entre nous ont convenu que, si du côté des marins, et des navigateurs, on voulait s'entendre avec nous sur la question des salaires, nous envisagerions la possibilité de faire naviguer nos navires. Ils le firent, et maintenant ma maison a mis en route la totalité de ses navires, et d'après les prévisions, chaque voyage pour chacun de ces navires constituera une perte sèche ; mais nous tenons, envers les marins ou leurs représentants, notre promesse de les employer. Maintenant, en raison des moments

difficiles que nous traversons actuellement, j'espère que les commerçants ne chercheront pas à nous imposer de nouvelles charges. Je ne pense pas que je puisse rien ajouter d'utile à ce que je viens de vous dire, et je suis sûr que vous ne tenez pas à m'entendre plus longtemps. Sir Norman Hill a très habilement touché à tous les côtés de la question et je ne vous dis pas que j'appuie l'amendement — il n'y en a pas à appuyer pour le moment — mais si l'amendement doit être fait, je suis disposé à l'appuyer. (*Applaudissements*).

M. W. W. Paine. — Monsieur le Président et mes chers collègues du Comité de Droit Maritime, Je suis ici avec mon ami Sir James Hope Simpson, comme représentant de l'Association des Banquiers britanniques, et pour la gouverne de ceux des membres qui ne sont pas sujets britanniques, je veux vous expliquer que l'Association des Banquiers britanniques représente pratiquement toute banque soit anglaise, coloniale ou étrangère, ayant son siège social dans le Royaume-Uni.

L'attention des Banquiers du Royaume-Uni a été très sérieusement attirée, durant les derniers mois, sur cette question des connaissements, et comme amis des deux parties, armateurs et propriétaires de chargements, ils ont donné à cette question leur considération la plus attentive, la plus sérieuse et la plus impartiale. Il est donc d'une certaine importance que je vous dise, en peu de mots, exactement, pourquoi, comme représentant des banquiers anglais, je suis ici, pour appuyer des résolutions qui ont été proposées par M. McConechy et appuyées par M. Rudolf. L'intérêt des banquiers dans cette question est double, peut-être triple. Leur premier intérêt est en qualité de gagistes des marchandises qui font l'objet du contrat de transport par mer. Comme créanciers gagistes, ils occupent une situation presque analogue à celle des propriétaires de chargements, parce que, si le destinataire, qui est leur client, vient à faire défaut, les marchandises peuvent revenir aux mains des banquiers. Mais ils ont peut-être même un intérêt plus pratique à ce que soit obtenue une mesure de simplification, et qu'un pas soit fait vers l'uniformité des connaissements (*Murmures d'approbation*). Comme vous le savez, les grandes banques ont à s'occuper, chaque jour, de centaines de ces documents. Tous, vous savez comment est fait un connaissement ; il y a dedans un certain nombre de choses imprimées en petits caractères ; et l'inconvénient du connaissement est que, d'ordinaire, le venin se trouve dans la queue. Avant d'avoir lu un connaissement du commencement à la fin, vous ne savez jamais ce qu'il peut contenir (*Rires*). Je pourrais vous citer des exemples de connaissements que j'ai lus : ils débutent d'une façon tout à fait anodine et vous vous égarez à travers toute une série de conditions absolument innocentes

et parfaitement justes et loyales, lorsque tout à coup vous trouvez, cachée dans un petit coin, une condition qui sape, littéralement, les bases de votre contrat avec votre client, qui ruine votre position envers lui, et met le banquier dans une situation telle que les marchandises peuvent lui être abandonnées.

Eh bien, Messieurs, nous ne pensons pas que cela soit équitable. Nous pensons qu'un contrat qui est fait de cette façon entre les parties devrait être un contrat que chacun puisse lire avec le sentiment que, sans aller jusqu'au bout du document, vous en connaissiez les effets exposés clairement en quelques phrases (*Très bien, très bien*). Nous considérons ces résolutions et ce projet de Code, que nous avons à examiner, dans cette Conférence, comme un pas fait vers l'uniformité des connaissements (*Murmures d'approbation*). Par uniformité, je n'entends pas une uniformité rigide et stricte : j'entends l'adoption d'une formule-type pour chaque commerce particulier ou pour chaque route maritime particulière. Si l'on peut le faire, cela sera d'un profit énorme pour le commerce britannique. Cela empêchera la naissance de conflits qui, à l'heure actuelle, sont constants ; et partout, sera d'un grand avantage pour tout le monde.

Telles sont les principales raisons pour lesquelles les banquiers britanniques, par ma bouche, appuient ces résolutions. Mais il ne serait pas respectueux de ma part, à la suite du très compétent discours que Sir Norman Hill vous a adressé au nom des armateurs, si je ne cherchais pas, en aussi peu de mots que possible, à aller au devant des arguments qu'il a apportés.

Maintenant, Messieurs, je ne serais pas ici, et les banquiers britanniques ne m'auraient envoyé ici, sous aucun prétexte, s'ils pensaient que mon dessein était d'appuyer le contrôle de l'Etat (*Murmures d'approbation*). A mon avis, c'est un épouvantail que l'on met au milieu de notre chemin. Réfléchissez-y. Vous tous, Messieurs, qui êtes dans cette salle, vous êtes familiarisés avec les connaissements depuis un grand nombre d'années (j'allais dire depuis quarante ans, ce qui représente, à peu près, le nombre de mes années d'expérience ; mais je ne veux pas dire que vous êtes si âgés que cela). Vous rappelez-vous quelle était la forme d'un connaissement il y a quarante ans ? Vous rappelez-vous quel document simple c'était ? Comment il exprimait, en un nombre relativement petit de mots, le contrat entre le transporteur et le propriétaire du chargement ? Comparez ce document avec le document dont nous avons à nous occuper aujourd'hui et voyez quel nombre énorme de conditions ont été introduites. Maintenant on dit d'une façon courante, et je pense avec raison, qu'avec les services éminents de Sir Norman Hill et d'autres presque aussi éminents, à peu près chaque fois qu'une affaire a été jugée au détriment des armateurs, en se basant sur le connaissement pour le transport des marchandises par mer — (les armateurs

ont toujours eu les meilleurs avocats pour les défendre devant les tribunaux) — ils ont introduit une exception dans le connaissement pour s'exonérer dans un cas semblable. Est-ce là liberté de contrat ? Je n'appelle pas cela liberté de contrat le moins du monde. Vous avez une des parties qui change constamment sa position, et vous avez l'autre partie qui est désorganisée ; et, comme l'a dit Sir Norman Hill lui-même, si elle était seulement organisée, elle pourrait obtenir tout ce qu'elle voudrait ; mais elle n'est pas organisée et ne peut l'être (*Murmures d'approbation*). Je ne parle pas le moins du monde dans un esprit d'inimitié à l'égard des armateurs ; au contraire, comme je le dis, les banquiers sont leurs amis autant qu'ils sont les amis des propriétaires de cargaison ; mais nous sommes intéressés à ce qu'il y ait un contrat équitable entre les parties, et nous sommes intéressés à ce que ce contrat soit rendu aussi simple que possible. Maintenant je pense que l'on peut, dans cette très modeste charte que nous espérons mener à bonne fin, arriver à définir les droits des propriétaires de chargement et des armateurs. Ce n'est pas une chose énorme : cela ne va pas plus loin que les plus élémentaires propositions de la loi du transport des marchandises par mer, ces conditions de base qui ont toujours été comprises comme étant la base de la loi anglaise sur ces questions.

Maintenant l'on nous accuse d'introduire le contrôle de l'Etat. Je n'en pense pas un mot. Je ne pense pas que cela ait rien à faire avec le contrôle de l'Etat. A mon avis, tout ce qu'on demande à l'armateur, c'est d'élaguer les broussailles qui ont poussé autour du tronc du contrat de transport des marchandises par mer ; et en faisant cet élagage, il simplifiera le commerce du monde, simplifiera la position des propriétaires de cargaison ; et certainement, simplifiera la position des banquiers et, à mon avis, se procurera un bienfait infini (*Applaudissements*).

Le Président. — Puis-je rappeler à mes compatriotes que tous ceux qui ont pris la parole jusqu'à maintenant ont été des orateurs de la Grande-Bretagne ? La parole est à M. Léopold Dor.

M. Léopold Dor. — Monsieur le Président et Messieurs, Notre Président a dit hier, fort justement, que ce n'est pas une question britannique, mais bien une question internationale (Le Président : *Très bien, très bien*), et, en conséquence, afin que vous sachiez quelle est la situation dans les divers pays, je vais vous donner rapidement, en raison du temps très limité, un aperçu de la situation en France. L'agitation qui se manifeste actuellement en Angleterre autour des connaissements a commencé en France il y a longtemps déjà, en 1902, au Congrès des chargeurs à Marseille. En 1910, une proposition de loi a

été déposée par M. Colin, député d'Alger, et ce projet de loi était très court et très draconien. J'ai eu l'honneur de présenter un rapport sur ce projet de loi, à la Conférence de l'Association de Droit International qui s'est tenue à Paris en 1912. J'ai encore un certain nombre d'exemplaires de ce rapport et si cela intéressait certains d'entre vous, je me ferais un grand plaisir de les leur distribuer. Dans ce rapport, je suggérais qu'il ne fallait pas recourir à l'intervention législative, mais à une solution amiable entre chargeurs et armateurs, dans le but d'établir un certain nombre de formules-types de connaissements, et que ce n'était qu'en cas d'impossibilité d'arriver à un accord, qu'il y aurait lieu de recourir à une législation. J'ai également critiqué la proposition Colin, et j'ai donné un aperçu de ce que devrait être un projet de loi limitant les exceptions dans les connaissements. En fait, en 1917, le Gouvernement Français a déposé sur le bureau de la Chambre des Députés un projet de loi qui est conçu d'après les principes exposés dans ce rapport. J'ai également ce projet de loi ici, et je le tiens à votre disposition s'il est susceptible de vous intéresser. Je dois ajouter un autre et dernier fait : c'est que les armateurs français en sont arrivés, dans une certaine mesure, à une entente sur les conditions des connaissements. Ils ont eu des négociations avec un groupe de chargeurs, non pas tous les chargeurs, mais avec le groupe des chargeurs de Paris, et ils ont établi un connaissement-type pour l'exportation ; c'est-à-dire, seulement pour les marchandises qui sont exportées de France. Ce connaissement contenait des concessions appréciables en faveur des chargeurs. Malheureusement l'armateur a conservé le droit d'ajouter ses clauses particulières, à la suite des clauses-types, et la plupart des grandes lignes de navigation ont ajouté, entre autres clauses spéciales, la clause de limitation de responsabilité, qui eut pour résultat que toutes les concessions accordées dans les règles-types sont en réalité sans effet. Il y a un mois environ, une affaire a été tranchée par le Tribunal de Marseille contre la Cie Transatlantique — affaire de *La Nièvre* — et dans cet affaire il a été jugé que la Compagnie était responsable pour l'avarie à la cargaison, parce qu'elle était la conséquence d'un mauvais arrimage, et qu'aux termes de la formule-type, la Compagnie était responsable pour mauvais arrimage. Ensuite le jugement continue en disant que suivant la clause de limitation de responsabilité, la Compagnie Transatlantique n'est responsable que pour une somme de 100 francs, de sorte qu'il donne droit au chargeur, mais la Cie Transatlantique n'est condamnée qu'à payer 100 francs (*Rires*). J'attire votre attention sur ce fait, que si l'on peut arriver à un accord entre armateurs et chargeurs, il sera extrêmement important de restreindre la clause de responsabilité, parce que vous pourrez dire tout ce que vous voudrez, si vous ne faites pas

échec au droit de l'armateur de limiter sa responsabilité à une somme insignifiante, vous n'avez rien fait. Plusieurs de nos Compagnies ont même limité leur responsabilité à dix francs. Naturellement c'est une pure comédie. Si vous n'êtes responsables que pour dix francs, surtout au taux actuel du franc, ce n'est pas beaucoup (*Rires*). Telle est la situation en France à l'heure actuelle. D'une part, un projet de loi déposé par le Gouvernement sur le bureau de la Chambre des Députés — il ne s'agit pas d'un projet de loi déposé par un député isolé, c'est un projet présenté par le Gouvernement — et ce projet, pour le moment, n'est pas très poussé, je ne sais ce qu'il en sortira, mais le Parlement ne l'active guère. D'autre part, une sorte d'accord intervenu entre armateurs et chargeurs, qui est certainement la bonne méthode, mais qu'il y a lieu de rendre plus complet afin d'arriver à des résultats pratiques.

Vous ayant ainsi esquissé la situation telle qu'elle se présente dans mon pays, je me permettrai d'ajouter quelques mots sur mon avis au sujet de la grande question de principe qui est en ce moment en jeu. Je répète, comme je l'ai dit hier, que ce n'est que mon opinion personnelle. Je suis heureux de voir que vous pourrez entendre l'avis des armateurs français, car deux des représentants les plus éminents des armateurs français, qui n'étaient pas ici hier, sont parmi nous aujourd'hui (*Murmures d'approbation*). L'opinion des chargeurs français n'est représentée ici par personne, mais je pense que ceux qui représentent les armateurs ne me contradiront pas si je dis que les chargeurs français ou les Chambres de Commerce, dans leur ensemble, sont en faveur d'une intervention législative. J'ai reçu hier une lettre du Président de la Chambre de Commerce de Marseille, qui est la doyenne, la plus ancienne des chambres de commerce du monde : il me dit qu'il a appris que nous discutions la question de législation sur les connaissements et me demande de lui écrire sur ce sujet, auquel sa Chambre de Commerce s'intéresse beaucoup.

La question de principe n'est pas entre la liberté de convention et le contrôle de l'Etat, car il n'y a pas de liberté de conventions, et il n'y a pas de proposition de contrôle de l'Etat. Il n'y a pas de proposition de contrôle de l'Etat, parce que qu'est-ce que le contrôle de l'Etat ? C'est l'Etat entrant dans vos affaires privées, devenant armateur, assureur, commerçant. Nous l'avons eu en France et même sur une plus grande échelle que vous ne l'avez eu en Angleterre. Nous avons eu la flotte d'Etat de M. Boussion ; nous avons eu la Commission d'Assurances des risques de guerre ; nous avons eu le monopole de l'importation du blé par le Gouvernement Français et ainsi de suite.

Tout cela a été liquidé. Mais ce n'est pas ce qui est proposé par les chargeurs. Ils ne disent pas que l'Etat doit avoir des

navires, doit transporter des marchandises ; ils ne disent même pas que l'Etat doit faire des connaissements, ni surveiller la rédaction, ou l'usage des connaissements. Ce qu'ils demandent est quelque chose de tout à fait différent, à savoir une législation. Le « Marine Insurance Act », par exemple, n'est pas un contrôle de l'Etat. Il définit simplement les règles suivant lesquelles les assureurs seront responsables. Le Code qui est proposé définirait les règles suivant lesquelles les armateurs seraient responsables. Cela n'est pas le contrôle de l'Etat (*Murmures d'approbation*).

L'autre solution n'est pas la liberté de contrat parce qu'il n'y a pas de liberté de contrat. Sir Norman Hill a dit : « Mais vous êtes parfaitement libres, vous pouvez aller à l'armateur et dire : Tenez, je vous offre un fret plus élevé ; voulez-vous, s'il vous plaît, me donner un connaissement différent ». Si j'allais à la « P. & O. Company » et disais « Voyez, j'ai ici cent sacs de café, que je voudrais envoyer à Bombay ; je vais vous donner un petit peu plus que votre fret, mais vous allez modifier complètement votre imprimé de connaissement, et votre employé et moi nous allons rédiger un connaissement dont nous allons discuter les termes ». Croyez-vous, Sir Norman Hill, que l'on m'écouterait ?

Sir Norman Hill. — Certainement (*Rires*).

Le Président. — Du calme.

Sir Norman Hill. — Un connaissement de ce genre existe, tout imprimé, dans les bureaux de la « P. & O. » depuis des années et des années et tout marchand pourrait se le procurer en le demandant. Personne ne le fait.

M. Dor. — Laissez-moi vous expliquer la chose. Ce qui arrive en réalité est ceci : Les armateurs étant très unis et ayant à leur service d'éminents avocats, possédant également des groupements très utiles tels que la Chamber of Shipping en Angleterre, le Comité Central des Armateurs de France, et les Clubs, ont réussi à avoir des connaissements qui, petit à petit, ont été imposés aux chargeurs, et il est parfaitement vrai qu'à chaque fois qu'une affaire a été jugée à leur désavantage par les tribunaux, comme l'a dit M. Paine, vous avez vu aussitôt apparaître dans les connaissements une clause pour se tirer d'affaire dans un cas semblable. Je puis vous citer deux exemples : un exemple anglais et un français. L'exemple anglais est le suivant : Tout à fait au commencement de ma carrière, j'ai eu une affaire d'allègement à Kertsch dans laquelle le navire avait été rendu responsable pour un chargement qu'il avait mis sur allèges pour passer la barre à Kertsch. Notre Tribunal, le Tribunal de Mar-

seille, a jugé que puisque l'armateur avait fait cette opération pour son propre avantage, étant donné qu'il devait charger son navire dans la mer d'Azow, et qu'il l'allégeait à Kertsch pour son propre bénéfice, il était responsable de la cargaison tant que celle-ci était sur allèges. Dès que l'affaire eût été jugée, les Clubs, je crois, ou la Chamber of Shipping se réunirent et dirent : « Voici un cas : nous devons modifier la formule-type de 1890 » je crois, « et les séries 1902 de connaissements », et la formule fut modifiée en conséquence, et une clause spéciale fut introduite disant que lorsque le chargement est mis sur allèges à Kertsch cela est fait aux risques et frais du commerçant. Dans l'autre affaire, l'affaire française, lorsque les Compagnies françaises doivent obtenir le consentement du chargeur pour mettre le chargement sur le pont, elles introduisent dans leurs connaissements une clause suivant laquelle elles sont autorisées par le chargeur à mettre la cargaison sur le pont. Nos tribunaux, dans un grand nombre de cas, jugèrent qu'il n'y avait pas pour elles nécessité d'obtenir le consentement écrit du chargeur, mais que l'armateur devait donner avis au chargeur qu'il mettait son chargement sur le pont, de façon à lui permettre de couvrir ce risque spécial et de payer la double prime à ses assureurs. Nous eûmes environ une demi-douzaine de cas et ensuite vous auriez pu voir dans tous les connaissements français, ajoutée à la clause précédente, la formule suivante : « et ce sans être tenu de donner aucun avis ». Et nos tribunaux jugèrent qu'en raison de cette nouvelle clause, l'armateur, non seulement avait le droit de mettre le chargement sur le pont mais même n'avait pas à en donner avis au propriétaire du chargement. Telle est la situation.

Mais, s'il n'y a pas liberté de convention, comment pouvons-nous obtenir la liberté de convention ? Est-ce par législation ? Certainement non, parce que alors vous limitez le peu qui subsiste de liberté de contrat et si vous voulez me permettre (c'est tout à fait court) de vous lire quelques lignes du mémoire que j'ai présenté en 1912, vous verrez quelle est la solution que je proposais il y a de cela neuf années déjà :

« La liberté des conventions existait autrefois, au temps des « petits voiliers, où le chargeur discutait librement les termes « de sa charte-partie avec l'armateur ; elle n'existe plus aujour- « d'hui où le connaissement est imposé par l'armateur au char- « geur sans que celui-ci y puisse rien changer. Prétendre réta- « blir cette liberté des conventions par une loi la limitant, c'est « faire un pas en arrière » (Sir Norman Hill : *Très bien, très* « *bien*). C'est aller au rebours du progrès économique (Sir « Norman Hill : *Très bien, très bien*). Il faut au contraire « faire un pas en avant et, dépassant l'étape actuelle, restaurer

« cette liberté par l'emploi des mêmes moyens qui ont servi « à la détruire. »

Telle était mon opinion il y a 9 ans, et telle elle est encore aujourd'hui (Sir Norman Hill : *Très bien, très bien*). Les armateurs sont arrivés à détruire en partie la liberté des conventions en étant admirablement unis. Ce n'est pas un défaut : c'est une vertu. Il appartient aux chargeurs de faire de même et c'est précisément ce qu'ils font maintenant ; et, en conséquence, comme il est pratiquement impossible maintenant de discuter les connaissements l'un après l'autre, le seul moyen est d'avoir une discussion générale entre les représentants des chargeurs qui sont ici et les représentants des armateurs qui sont ici également, et de les faire s'entendre sur un Code — je ne voudrais pas l'appeler un *Code*, je voudrais l'appeler des Règles (*Murmures d'approbation*) parce que *Code* est un très mauvais nom et ne convient pas du tout lorsque vous le traduisez, surtout en français ; cela ne signifie pas du tout la même chose —, les faire s'entendre, dis-je, sur des Règles qui seront imprimées dans chaque connaissement ou les faire s'entendre sur des formules-types de connaissement, l'un ou l'autre. Mais il ne faut pas mettre de côté entièrement la législation parce que, si l'une des parties ne veut pas adhérer à l'accord ou si l'une des parties, sans se refuser à des négociations, se conduit d'une telle façon qu'un accord devient impossible, alors, et alors seulement, la législation doit intervenir. C'est alors que le Parlement a le droit d'intervenir, si les deux parties ont été incapables de se mettre d'accord, du fait que l'une des parties s'est montrée absolument déraisonnable.

C'est pourquoi je pense que la réponse à la question générale de principe doit être que la difficulté soit solutionnée par des Règles que l'on pourrait appeler « Règles de La Haye, 1921 » ou de tout autre nom dont vous pourriez décider, Règles dont les armateurs diront « Nous sommes prêts à les imprimer sur chacun de nos connaissements », et au cas seulement où cela serait impossible, par une législation uniforme.

J'ajouterais simplement que le système de l'adoption d'une série de Règles serait beaucoup plus dans l'esprit et dans les traditions de cette grande Association (*Murmures d'approbation*). En ce qui concerne le Droit maritime, nous sommes connus par les Règles d'York-Anvers 1890 et, en conséquence, nous ajouterions quelque chose de nouveau à ce que nous avons fait pour le Droit maritime et dans le même esprit, et dans la même tradition, si nous pouvions résoudre cette question qui depuis plus de 20 ans divise et trouble armateurs et chargeurs, en adoptant à cette Conférence une série de Règles (*Applaudissements*).

L'hon. John McEwan Hunter. — Monsieur le Président et Messieurs, Je ne me propose pas d'employer beaucoup de

temps pour discuter cette question. La discussion qui a déjà eu lieu a exposé la question, je pense, d'une façon suffisamment claire. Il n'y a pas beaucoup de temps, même si j'étais disposé à vous le demander et que vous me l'accordiez ; mais laissez-moi dire brièvement que nous autres, au Queensland, là-bas en Australie, sommes de grands producteurs et de grands consommateurs, et que nous faisons un grand emploi de tonnage pour le transport de nos marchandises, tant pour l'importation que pour l'exportation, et la difficulté qui se présente à nous c'est que nous ne savons pas où nous allons en ce qui concerne ces connaissements. Ils sont ambigus ; ils sont mal définis ; ils sont compliqués, et ils sont, en fait, tout ce qu'ils ne devraient pas être. Nous demandons que l'une des deux choses suivantes soit faite : soit que les armateurs et les chargeurs s'entendent pour avoir un connaissement commun et travaillent sur ce connaissement, ou bien qu'ils demandent à nos Parlements respectifs de fixer des limites certaines ou de déterminer les grandes lignes au delà desquelles les armateurs ne pourraient aller ; et qu'ils ne puissent modifier leurs connaissements demain parce que quelque chose est arrivé aujourd'hui. Cela est devenu une pratique si commune non seulement avec les armateurs mais aussi avec les assureurs, qu'aucun chargeur ou assuré ne sait réellement quelle est sa situation le jour où il est amené à regarder un connaissement et à voir si lui et son banquier, ou quelque créancier, est responsable pour un dommage survenu.

Maintenant, notre ami le dernier orateur a fait une proposition qu'il doit y avoir un accord entre l'armateur et le chargeur. Mais j'estime que vous devez aller plus loin que cela. Lorsque cet accord sera fait, cet accord devra être enregistré et être rendu obligatoire entre les parties pour un certain nombre d'années de façon à ne pouvoir être modifié jusqu'à ce que le délai soit expiré. C'est le seul moyen par lequel il puisse être rendu légal. A moins que l'on ne se mette d'accord sur ce point, il est nécessaire qu'il y ait une législation quelconque pour appuyer les Règles. La suggestion que le vote d'une loi signifie contrôle de l'Etat est un épouvantail que l'on emploie fréquemment pour rendre une chose impopulaire. Nous reconnaissons qu'il y a besoin de faire quelque chose. Il y a une opposition générale au contrôle de l'Etat. Mais ce n'est pas le contrôle de l'Etat que nous demandons. C'est quelque chose qui puisse contrôler le transporteur public en général dont à l'heure actuelle le monde dépend et qui est devenu si important, et que l'on considère être, et qui est de fait, une nécessité de notre civilisation actuelle ; mais qu'il y ait contrôle pour le bien général de la communauté de façon à ce que la communauté ne soit pas entièrement à la merci des armateurs. Je ne blâme pas l'armateur pour ce qu'il fait, il a fait du bon travail pour le

monde et personne ne dira que tant qu'on lui en laisse le pouvoir, il ne doit pas agir comme il agit. Il a ce pouvoir parce qu'il existe ici la possibilité de coopération, d'organisation. Il n'en est pas de même pour le chargeur. Le chargeur est dans une situation tout à fait différente. Il fait du commerce dans toutes les parties du monde. C'est un grand ou un petit commerçant suivant les cas ; et ses intérêts ne sont pas tels qu'il puisse s'organiser et aller à l'armateur et dire : « Maintenant nous voulons qu'il en soit ainsi ; vous devez changer votre connaissement ». On se moquerait de lui. Sir Norman Hill était tout à fait dans le vrai lorsqu'il a dit : « Si les chargeurs et les banquiers et les assureurs s'organisaient, ils pourraient nous forcer à faire quoi que ce soit » ; mais ce gentleman sait fort bien qu'ils ne sont pas organisés et je doute beaucoup qu'ils puissent obtenir la cohésion suffisante ou assez efficace pour faire établir un connaissement commun comme il a été suggéré par le dernier orateur. Cela est la difficulté. Non seulement vous devez vous mettre d'accord au sujet des bases sur lesquelles le connaissement devrait être établi, mais vous avez besoin d'un homme de loi, parce que les armateurs vont employer un homme de loi et un homme de loi très habile ; il faut de l'argent pour préparer et revoir ces connaissements ; et les discussions générales qui auront lieu occuperont un temps considérable. L'organisation et l'argent sont nécessaires pour en arriver à cette entente commune qui est suggérée et qui, je crois, Monsieur le Président, solutionnerait probablement le problème pour aujourd'hui. Ce serait faire un pas en avant vers l'époque où, je l'espère, nous verrons, avec beaucoup de plaisir, les législations des divers pays déterminer clairement et d'une façon définitive les conditions générales, les grandes lignes générales, d'après lesquelles le transporteur public soit servir la communauté dans son ensemble (*Applaudissements*).

M. A. Bagge. — Monsieur le Président, Messieurs, Je ne représente ici aucune corporation, ni aucun groupement, mais je puis, peut-être, dire quelque chose qui puisse vous intéresser ; à savoir que, dans les quatre pays du Nord — la Suède, le Danemark, la Norvège et la Finlande — des commissions s'occupent à l'heure actuelle de la révision du Droit maritime. En septembre, ces commissions vont se réunir pour discuter précisément les mêmes questions dont nous nous occupons en ce moment. Bien entendu, il n'y a rien de décidé sur ce que sera le résultat de cette réunion ; mais mon impression personnelle est qu'il n'y aura probablement pas d'opposition bien marquée à ce que la question que nous discutons en ce moment soit réglée par une loi. Tout ce qui a été dit dans ce sens a été si habilement présenté précédemment, que je n'ai rien à ajouter. Pour

ma part, je ne peux dire qu'une chose : c'est que je partage entièrement l'avis exprimé par M. Paine.

M. Albert Le Jeune (d'Anvers). — Monsieur le Président et Messieurs, Je ne vais pas vous faire un long discours ; je voudrais seulement attirer votre attention sur un point, car je ne me propose que d'examiner la question de savoir si la chose en discussion doit être réglée par intervention législative ou non. C'est, je crois, le seul point sur lequel nous avons convenu de différer le vote jusqu'à demain.

Eh bien, Messieurs, j'ai écouté avec une très grande attention tout ce qui a été dit ici, et je me permets de dire que si je suis venu ici, à un moment très pénible pour moi-même, c'est que j'ai senti qu'il était de mon devoir de le faire, car on m'a demandé de suivre les travaux de cette Conférence et de faire un rapport au Comité Maritime International qui s'est réuni à Anvers à la fin du mois de juillet dernier.

Donc, Messieurs, cette question de l'intervention du Gouvernement, pour mieux dire de règlement par législation, a déjà été examinée en gros à la Conférence d'Anvers ; en premier lieu, le Dr Loder, au nom de la Hollande, et différents autres personnages au nom de la France, de l'Italie et des Pays Scandinaves et d'autres États ont exposé leurs vues sur le sujet. Je puis même ajouter que le Dr Bisschop était également présent et a exposé ses vues. Autant que je puis me souvenir — et je pense ne pas me tromper car j'ai actuellement sous les yeux le rapport de la Conférence d'Anvers — l'opinion générale de cette Conférence était que la question devait être solutionnée par une convention volontaire ; tous les orateurs ont alors exprimé le vœu, qui semble nous être commun à tous ici, qu'on devait arriver à une entente par un accord volontaire, pour le moment du moins, et non par une intervention législative (*Murmures d'approbation*).

Pourquoi pas par une intervention législative, Monsieur ? Je pense que, pour l'instant, si tout le monde est d'accord qu'une entente est désirable sur ces questions, il serait tout à fait en dehors de la question d'espérer qu'on pourrait arriver à une solution par législation dans un espace de temps suffisamment court pour répondre au but pratique que nous nous proposons. Il est parfaitement évident que ces Règles — à l'exemple de M. Dor, je ne veux pas les appeler un Code —, qu'on appellerait les Règles de la Haye, ainsi que cela a été suggéré, sont basées sur les résultats du travail préliminaire accompli par le Comité Impérial Britannique. Je ne pense pas qu'on aurait beaucoup de chance *a priori* d'obtenir des législateurs des divers pays du monde qu'ils prennent comme base d'un accord international un document qui, en fait, n'est pas un document international, mais qui,

au contraire, apparaîtrait à chacun comme une sorte de projet qui avait été destiné plus spécialement à l'Empire Britannique.

En conséquence, j'appuie la proposition de M. Dor et j'insiste sur ce fait qu'il n'est pas désirable que ces questions soient réglées, pour le moment du moins, par le moyen d'une législation c'est-à-dire au moyen d'une intervention des Gouvernements (*Applaudissements*).

M. de Rousiers (Paris). — Monsieur le Président et Messieurs, Je prends la parole simplement pour vous donner quelques renseignements et pour compléter ce qui a été dit dans le discours si habile de M. Dor au sujet de la situation en France.

Il a été dit que la liberté des conventions n'existe pas dans la création de connaissements entre armateurs et chargeurs. J'oserais dire que je crois que c'est tout à fait contraire à ce qui est la vérité. On prétend que les chargeurs ne sont pas convenablement organisés. Eh bien, j'ose dire qu'ils sont très bien organisés, et ce, par l'une des forces les plus puissantes qui existent au monde, par la concurrence. Ils sont organisés pour obtenir ce dont ils ont le plus besoin, c'est-à-dire des frets à bon marché ; et ils en obtiennent. Si vous regardez en arrière et si vous voyez ce que, dans les 40 ou 50 années passées, ont été les taux du fret vous verrez qu'ils varient beaucoup naturellement. Mais, si vous considérez les frets pour les 10 dernières années, vous remarquerez que le taux a toujours été en baissant. Maintenant pensez-vous que les armateurs sont de si bonnes gens qu'ils accordent des frets plus bas parce que cela leur fait plaisir ? (*Rires*). Certainement non. C'est en raison de la pression faite sur eux par les chargeurs que les armateurs ont accordé des frets aussi bas. En conséquence, les chargeurs obtiennent ce qu'ils veulent.

Mais les chargeurs veulent-ils plus de sécurité ? Non. Ils n'en veulent pas. A l'instant même, M. Dor a dit que si un chargeur allait à la « P. & O. C° » et demandait une modification dans les clauses de connaissement, cette demande ne serait pas prise en considération. Eh bien, Sir Norman Hill a répondu à cette question en disant très justement qu'une telle formule de connaissement avait été réellement éditée par la « P. & O. C° », mais que personne ne s'en servait.

M. Dor sait qu'à Marseille une expérience de ce genre avait été tentée il y a environ 18 ans. Il y avait à Marseille un connaissement qu'on appelait le « connaissement rose » parce qu'il était imprimé sur papier rose ; ce connaissement donnait aux chargeurs toutes les garanties qu'ils peuvent désirer, et il n'y avait pas dedans de clause de négligence ; le taux du fret était seulement un petit peu plus cher, bien entendu ; mais personne ne voulait de ce connaissement. Quelques années plus tard,

comme le connaissement rose n'avait pas de succès, les armateurs firent une autre expérience : ils offrirent un connaissement ordinaire avec la clause de négligence et, d'autre part, un connaissement avec la clause de négligence en même temps qu'une police d'assurance couvrant les risques qui étaient mis à la charge des chargeurs par le connaissement, simplement pour le prix de la prime d'assurance. Mais cette expérience n'eut pas un succès plus grand que l'autre.

Donc je pense qu'après cette expérience, je puis me permettre de dire que la liberté des conventions existe en France à l'heure actuelle, mais que les chargeurs, comme règle générale, ne veulent pas plus de sécurité en échange de plus d'argent. Et tel est en fait le but de la législation dont M. Dor parlait à l'instant même.

Le Président. — Je vais appeler maintenant M. Barton Kent, de la Fédération des Industries Britanniques, et j'ai encore le nom d'un autre orateur. Je dois m'excuser pour appeler tant d'orateurs britanniques dans les circonstances présentes, et j'espère que nos orateurs des autres pays ne se décourageront pas pour n'avoir pas été appelés plus tôt.

M. A. Barton Kent. — Monsieur le Président et Messieurs, Comme représentant de la Fédération des Industries Britanniques, qui est composée d'industriels et par conséquent de propriétaires de cargaisons, je parle plutôt pour un des côtés de la question. Je suis sûr que ce fut un grand plaisir pour nous d'entendre l'admirable discours de Sir Norman Hill, mais il y avait une chose qu'il brandissait constamment, telle la tête du Roi Charles, et c'était le contrôle de l'Etat. Je me hasarde à penser, Messieurs, que si vous regardez cette tête du Roi Charles qu'on agite ainsi à la lumière des Règles qui sont proposées, vous découvrirez que ce n'est en réalité rien de plus qu'une citrouille creuse avec une lumière vacillante à l'intérieur. Personne ne veut du contrôle de l'Etat. Je suis certain que si cet amendement avait été proposé, il aurait été voté à l'unanimité. On ne veut pas du contrôle de l'Etat. Ce que nous voulons, c'est nous entendre et arriver à une solution par voie de conciliation. C'est ce qui est proposé dans la résolution n° 2 ; mais avec cette réserve que, si nous ne pouvons nous entendre, il doit y avoir un règlement d'Etat, ou plutôt le mot employé est « législation », mais nous ne devons pas nous en effrayer. Je suis sûr que nous pouvons arriver à un accord sans cela et ce serait la meilleure des solutions possibles. Qu'il y ait un sentiment de, je dirais, mécontentement, de la part des propriétaires de chargements à l'endroit de certaines des clauses qui sont insérées dans les connaissements par les armateurs, c'est un fait évident, et

j'ai été extrêmement surpris d'entendre M. Mein, qui a appuyé Sir Norman Hill, dire qu'il était ignorant du fait. Je vais vous donner un extrait ou deux d'une lettre adressée au Secrétaire de la Fédération des Industries britanniques par l'un des industriels les plus importants des Iles Britanniques. « Nous devons dire « que comme tous les autres chargeurs de ce pays, nous avons « depuis longtemps considéré comme injustes les connaissements « qui nous sont imposés par les armateurs britanniques et que « nous sommes d'avis que le pouvoir qu'ils exercent doit être « limité par une législation. L'opposition à la législation, vous « le remarquerez, vient exclusivement des armateurs, qui préfè- « rent ce qu'ils appellent la liberté de conventions avec les « chargeurs. En ce qui nous concerne, cette soi-disant liberté « de convention n'existe pas, et n'a jamais existé, car nous « sommes invariablement forcés d'accepter tout connaissement « quel qu'il soit qui nous est imposé par les armateurs ». Tel est le point de vue d'un grand industriel et propriétaire de cargaisons. En conséquence, cette idée existe bien et j'ose penser que, dans l'expérience des propriétaires de cargaisons, vous constaterez que cela n'est pas le moins du monde une méprise. Prenez la question du vol. Il est parfaitement vrai que vous pouvez vous assurer contre ce risque, mais si vous vous assurez contre un risque pour lequel ceux qui ont charge des marchandises assurées ne sont pas responsables, vous avez à payer une certaine prime d'assurance. Avec tout le respect voulu, j'ose dire qu'il n'est pas déraisonnable de supposer que si ceux qui ont la charge de la marchandise étaient responsables pour tout vol, la prime d'assurance n'augmenterait pas. Je veux bien admettre qu'il est plus difficile pour l'armateur de garantir ce risque à cause des différences de valeur de la cargaison, mais on pourrait aisément s'arranger. Il y aurait, je suppose, une augmentation de fret. Quelle que soit cette prime — soit que nous la payions, soit que l'armateur la paye, elle fait partie des frais c.i.f. — je pense qu'elle serait plutôt plus basse que plus élevée. De toute façon, ce sentiment que quelque chose doit être fait est général, et j'espère sincèrement que dans ce Palais de la Paix nous pourrons arriver à une conclusion satisfaisante pour les uns et pour les autres, qui écartera toute idée du contrôle de l'Etat, et que nous le ferons sans législation aucune (*Applaudissements*).

M. H. J. Knottenbelt (Rotterdam). — Monsieur le Président, Je n'avais pas l'intention de prendre part à la lutte qui se déroule dans cette salle. Je pense que les personnes qui ont déjà défendu mon point de vue l'ont fait dans une forme telle que leurs arguments n'ont pas besoin d'être plus amplement développés. Mais je crois savoir, Monsieur le Président, que vous désirez entendre

l'opinion de différents pays sur la question. En conséquence, en ma qualité de représentant de l'Association des Armateurs hollandais, je pense qu'il serait utile que j'expose notre manière de voir. Je puis dire que le sentiment général de nos armateurs est qu'il est désirable d'arrivér à un règlement international uniforme de la question. Mais nous voudrions arriver à ce règlement par un moyen libre, c'est-à-dire que les droits et obligations des deux parties devraient être régis par des Règles acceptées volontairement par les deux parties (*Murmures d'approbation*) et non sous la pression de la législation. C'est également le point de vue de la Chambre Internationale de Commerce qui a tenu sa Conférence en juillet dernier à Londres. L'opinion générale exprimée là-bas a été que nous devions essayer d'arriver à un règlement uniforme, non pas en suivant la voie de règlement par la loi, mais sur les bases d'une entente libre entre les parties intéressées. Je pense que cette dernière solution est la meilleure, car nous savons qu'il est difficile de changer des lois, principalement dans ce pays ; nous avons une loi qui remonte à 1830 ; nous avons toujours essayé de la faire modifier mais jusqu'à ce jour nous n'y sommes pas parvenus. J'ai l'impression bien nette que nous ne devons pas chercher d'aide auprès des Gouvernements, mais que nous devons essayer d'arriver à un accord. La Chambre de Commerce Internationale en particulier le tente, et elle aura l'appui des armateurs des Pays-Bas.

Puis-je ajouter ce qui suit à ce qui a été déjà dit ? (Je crains que mon anglais soit plutôt imparfait, mais si je parlais hollandais personne ne me comprendrait). Nous sommes, en principe, prêts à voter en faveur de la première résolution, mais, Monsieur, le Président, je pense que cette résolution devrait être modifiée, si nous voulons avoir un vote bien clair demain, et ce, à deux points de vue, La première résolution est relative à tous les contrats pour le transport de marchandises par mer et maintenant je désire faire remarquer que le Code auquel ledit projet de résolution se rapporte, n'a trait qu'aux connaissements, c'est-à-dire aux transports des marchandises aux termes d'un connaissement, et cela n'est pas la conséquence d'un simple accident, mais a été fait intentionnellement. A l'origine, les auteurs du Code avaient l'intention de rédiger des Règles pour tout transport par mer, mais ils y apportèrent une modification volontaire et laissèrent libre le transport des marchandises régi par des chartes-parties, et limitèrent leur réglementation au transport de marchandises régi par un connaissement. Maintenant, je dois dire que bien que nous soyons en faveur de la réglementation des connaissements, nous ne pouvons donner à cette résolution un vote favorable parce que, à notre avis, elle va trop loin.

La seconde chose que je désire faire remarquer est celle-ci : c'est que le principe posé dans cette Règle est en relation

étroite avec le code international que nous n'avons pas encore adopté. La chose a été signalée aujourd'hui d'une façon parfaite par Sir Norman Hill. Je ne sais pas exactement quels sont ses autres amendements, mais je dois suggérer à votre examen, Monsieur le Président, de modifier cette résolution dans ce sens, c'est-à-dire que nous convenions de voter seulement sur le principe de savoir si nous voulons que la question soit réglée d'une façon internationale et de ne pas lier cette résolution au Code qui n'a pas encore été soumis à notre discussion.

Le Président. — Il a été prévu par la décision du Comité de ne pas voter sur les résolutions jusqu'à ce que les Règles aient été discutées et que tous amendements y aient été apportés.

M. Knottenbelt. — Je pense, Monsieur le Président, que même ainsi, le principe n'est pas clairement défini.

Le Président. — Voulez-vous me dire si vous entendez limiter la réglementation aux connaissements, alors que le transport de toutes marchandises comprendrait le transport de marchandises sous chartes-parties ?

M. Knottenbelt. — Oui. Je voudrais que la résolution fut modifiée de la façon suivante : « Qu'il est désirable dans l'intérêt du commerce et du trafic que les droits et obligations des armateurs et propriétaires de cargaisons sous connaissements soient définis par des règles internationales à fixer par un accord ». C'est là le principe.

Le Président. — Je comprends, et mon impression est que telle était l'intention de la résolution mais que la résolution a pris la forme qu'elle a à cause des instructions qui ont été données à la Commission de rédaction à l'Assemblée de Londres en mai, mais ma conviction est que cette intention est ce que vous exprimez. Monsieur McConechy va vous le dire.

M. Knottenbelt. — Je voulais proposer un amendement parce que je sais que beaucoup de personnes ici présentes sont d'un autre avis au sujet du principe de règles internationales à fixer par un accord.

M. McConechy. — Je ne parle pas le moins du monde des chartes-parties, mais seulement des connaissements.

M. Knottenbelt. — Je pense, Monsieur le Président, qu'il serait bon pour le Comité d'examiner ces amendements. Mais

en tout cas, je pense que je puis dire que, d'une façon générale, les armateurs hollandais voteraient en faveur de ces résolutions.

Le Président. — Puis-je signaler au Comité deux noms, dont l'un est celui de M. Ashbolt, qui représente la Tasmanie, et qui a quelques observations à présenter ; et l'autre est celui de Sir James Hope Simpson, qui désirerait, j'en suis sûr, dire quelque chose au sujet de la discussion. Mais comme des membres pourraient s'en aller tout de suite, je veux vous dire ceci : Je doute qu'il y ait entre le promoteur des résolutions et le promoteur des amendements la distance qui s'est manifestée dans certains des discours. J'ai l'impression qu'ils sont beaucoup plus rapprochés qu'on ne peut le supposer (*Murmures d'approbation*) et je me hasarde à suggérer qu'il pourrait être utile pour les intérêts que tout le Comité a à cœur de défendre, s'ils pouvaient se réunir, à un moment donné, ce soir ou demain dans la matinée, de façon à voir s'il n'y a pas entre eux un terme moyen de rédaction, qui assurerait, en premier lieu, le fonctionnement le plus complet du principe de la liberté des négociations, et réserverait, comme dernière éventualité, tout recours nécessaire à l'action législative, par des mots appropriés à cet effet. Je ne fais qu'émettre la suggestion. Je suis sûr qu'elle va être prise en bonne part, et je sais que le Comité désirera, s'il le peut, arriver à une solution amiable sur ce sujet.

Sir Norman Hill. — Pourrions-nous vous rencontrer, Monsieur ?

Le Président. — Sir Norman Hill a demandé si les parties pourraient me rencontrer ? Certainement oui ; je suis à leur service. Je vais m'arranger pour régler mon temps ce soir, de façon à ce qu'à tout moment, pendant les heures ordinaires de travail, je sois à leur disposition.

Sir Norman Hill. — Je vous remercie, Monsieur.

Le Président. — Je ferai tout ce que je pourrai pour atteindre, si cela est possible, les résultats que nous avons tous en vue. La parole est à M. Ashbolt.

L'hon. A. H. Ashbolt. — Monsieur le Président et Messieurs, Je ne veux vous présenter que deux ou trois observations sur cette question. Sir Norman Hill a parlé de liberté de contrat, mais il n'a pas pris en considération le fait qu'une grande partie du monde a déjà une législation sur cette même question. Le Canada, les Etats-Unis d'Amérique, l'Australie, la Nouvelle-Zéalnde ont tous un « Act sur le transport des marchandises par

mer », sous ce nom ou sous un nom semblable ; et cet act, comme on l'a déjà dit, n'est pas un contrôle de l'Etat, mais simplement une réglementation d'Etat, de la même manière que notre activité civile ordinaire est réglementée par d'autres actes de source législative (*Murmures d'approbation*). En conséquence, la question du contrôle de l'Etat est, à mon avis, un épouvantail, et nous pouvons l'écarter. Sir Norman Hill a mentionné à plusieurs reprises, dans la défense qu'il a présentée de la thèse des armateurs, comment l'assurance s'est abaissée de ce qu'elle était il y a quarante ans à ce qu'elle est maintenant, mais il n'a pas mentionné qu'alors il s'agissait d'assurance de voiliers au lieu d'assurance de vapeurs, ce qui constitue un facteur considérable dans la réduction des primes. Ensuite, si vous obtenez un connaissement uniforme, en vertu du code de Règles qui a été suggéré, soit par contrat, soit par législation, vous obtiendrez une uniformité dont chaque partie du monde profitera. A l'heure actuelle, dans notre pays, nous ne connaissons pas les conditions dans lesquelles nous expédions les marchandises.

Je parle comme étant dans la vie privée un chargeur important et aussi comme étant agent général pour la Tasmanie, depuis quelques années ; et aujourd'hui je représente également les Etats de l'Australie Méridionale et de l'Australie Occidentale, qui sont tous des chargeurs importants ; et ces trois Etats et les communautés commerciales qu'ils représentent sont très en faveur des résolutions qui vous ont été présentées par M. McConechy. Si ces résolutions sont acceptées, cela ramène simplement les armateurs à la situation qu'ils occupaient il y a quelques années. Depuis un temps assez considérable ils s'exonèrent de certaines responsabilités, particulièrement de négligence, et si nous rétablissons la chose, par contrat ou législation, nous revenons simplement aux anciennes conditions auxquelles nous avions l'habitude de faire nos expéditions. Si les nouvelles conditions imposent des restrictions supplémentaires ou des obligations supplémentaires aux armateurs, ceux-ci sont suffisamment bien organisés pour défendre leurs intérêts ; et comme commerçants il est de leur devoir de le faire, et ils s'empresseront, s'ils le peuvent, de fixer un taux de fret qui les remboursera les risques supplémentaires qu'entraîne avec lui un connaissement uniforme. C'est le risque que court le monde commercial lorsqu'il réclame cette uniformité. En ce qui me concerne, comme membre de cette communauté commerciale, j'accepte ce risque, me contentant parfaitement de me soumettre à la loi de l'offre et de la demande pour les conditions du taux de fret d'année en année, suivant que le trafic augmente ou diminue. Tel est le risque que nous avons à accepter en tant que communauté commerciale et, les armateurs étant mieux organisés que nos char-

geurs isolés, je pense que nous pouvons avec confiance leur laisser le soin d'assurer leur propre protection.

Ensuite, il y a une autre petite question du point de vue britannique. Les armateurs de ce qu'on appelle les « lignes de la Conférence » dans leur trafic avec l'Australie sont liés par l'Act Australien sur le transport des marchandises par mer pour toutes les marchandises partant de l'Australie, et ils acceptent, à raison de cet Act, la plupart des conditions que nous leur demandons d'accepter dans le présent code de Règles. D'autre part, rien ne les force à accepter ces règles pour les envois partant de Grande-Bretagne à destination de l'Australie, mais ils ont de leur plein gré accepté ces conditions ; et les paquebots de la Conférence transportent des marchandises de Grande-Bretagne en Australie aux mêmes termes et conditions qu'ils transportent ces marchandises d'Australie en Grande-Bretagne en vertu de l'Act Australien sur le transport des marchandises par mer.

Par conséquent, ils ont déjà accepté le principe, tout au moins en ce qui concerne le trafic avec l'Australie. De plus, à la Conférence de l'Imperial Shipping Committee, à laquelle ils étaient représentés, ils ont recommandé au Parlement de la Grande-Bretagne qu'une législation sur ces bases devrait être mise en vigueur à la discrétion du Parlement Britannique. Dans ces conditions, je ne saisis pas le moins du monde l'opposition manifestée aujourd'hui par les représentants des armateurs à un principe qui, tout au moins en ce qui concerne le trafic avec l'Australie (et c'est de ce trafic que je suis le plus au courant), a été accepté volontairement par eux, particulièrement lorsqu'il est évident que les chargeurs britanniques expédiant dans ces conditions se mettent volontairement dans une position désavantageuse par rapport aux chargeurs de nationalités étrangères, c'est-à-dire étrangères à la nationalité britannique. Un navire français, hollandais, italien, scandinave, ou allemand, peut prendre du chargement en Angleterre et donner aux chargeurs un connaissement meilleur que celui que les armateurs britanniques peuvent offrir à leurs nationaux. Il y a là, à mon avis, de la part de l'Angleterre une prime offerte au trafic étranger.

Sir Allan Anderson. — Tant mieux pour les chargeurs.

L'hon. A. H. Ashbolt. — Tant mieux pour les chargeurs si vous donnez aux navires appartenant à des étrangers (étrangers par rapport à la Grande-Bretagne, bien entendu) une facilité plus grande pour le transport des marchandises en Australie que celle que le peuple britannique accepte volontairement pour ses propres marchandises. En conséquence, je ne vois pas que les armateurs anglais aient beaucoup à perdre à adopter le

principe et à fixer les Règles et Règlements qui soient acceptables de part et d'autre, en laissant au contrat privé et à la loi de l'offre et de la demande le soin de déterminer le fret d'époque en époque.

Voilà, Messieurs, en quelques mots ce que je voulais vous dire. Je ne veux pas vous faire perdre votre temps à vous citer toute une série d'exemples que, en ma qualité de chargeur, il me serait facile de vous présenter, au sujet des désavantages du connaissement actuel, ou des diverses formes actuelles du connaissement qui entraînent des procès sans fin et causent des dépenses considerables pour demander l'avis d'avocats et pour plaider ces procès devant deux ou trois juridictions jusqu'à ce qu'une décision définitive soit obtenue. Je demande avec insistance l'adoption des résolutions qui ont été présentées par M. McConechy, avec l'espoir que les deux parties pourront s'entendre et s'arrangeront pour faire un contrat juste et raisonnable, qui puisse être conclu pour un certain nombre d'années avec les différentes parties, ou à défaut qu'on puisse rendre obligatoire par réglementation législative — non par un contrôle de la loi, ce qui est une chose tout à fait différente.

Le Président. — Sir James, Avez-vous d'autres observations à présenter au Comité ?

Sir James Hope Simpson. — Je pense, Monsieur le Président, qu'il est trop tard pour le faire. Au reste, la proposition de Sir Norman Hill demandant que les parties se réunissent anticipe sur une des choses que je voulais suggérer. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de divergences entre nous.

Le Président. — Monsieur Bisschop a une proposition à faire au Comité.

Dr Bisschop. — Monsieur le Président, Attendu que les deux parties se sont rapprochées l'une de l'autre beaucoup plus qu'elles ne semblaient l'être à l'origine, et après ce que Sir Norman Hill a dit de la suggestion que vous avez faite que les parties devaient se réunir, je ne pense pas que nous puissions mieux faire que d'accepter l'assistance offerte par vous, et je suis d'avis que les parties doivent se réunir dans votre appartement. Cela a souvent lieu dans les tribunaux en Angleterre avec un résultat heureux, principalement lorsque c'est notre Président qui convoque les parties dans sa chambre (*Applaudissements*). Je sais que le pouvoir de persuasion de notre Président est si grand que même Sir Norman Hill ne sait pas comment il quittera la salle après y être entré lorsque c'est Sir Henry Duke qui occupe le fauteuil présidentiel. Pour cette raison, je propose

qu'au lieu de voter demain sur la discussion dans l'état où elle est pour le moment, nous acceptions la proposition, ou plutôt l'offre de Sir Henry Duke, et que nous demandions aux personnes suivantes : Sir Norman Hill, et M. Mein, comme promoteurs des amendements, et M. McConechy et M. Rudolf, comme promoteurs des résolutions, ainsi que M. Paine et Sir James Hope Simpson, comme représentants de l'Association des Banquiers Britanniques, et notre ami M. Léopold Dor qui a si éloquemment parlé en faveur d'un accord et contre la législation, de se réunir avec le Président, dans son appartement, d'ici demain matin, et d'essayer de vous proposer demain des résolutions sur lesquelles un vote pourra de suite être émis, ou que l'on pourra admettre même sans un vote (*Accepté*).

Le Président. — Maintenant, Messieurs, je crois que l'on peut lever la séance, mais il est très désirable que les personnes qui veulent bien se réunir chez moi y viennent le plus tôt possible pendant que la chose est encore fraîche et s'il leur convient de se réunir dans mon appartement à 5 heures $\frac{1}{2}$ ou 6 heures, nous aurions ainsi une heure définitive.

Dr Bisschop. — Monsieur le Président, On me dit que les armateurs hollandais considéreraient comme une faveur que M. Knottenbelt fut admis à cette réunion (*Murmures d'approbation*). Et également M. Boulton, le Président du Lloyd (*Murmures d'approbation*).

Le Président. — Sir Norman Hill me dit que 6 heures seraient probablement l'heure convenable. Je demanderais aux personnes qui ont été désignées de bien vouloir me joindre au Palace Hôtel, à 6 heures.

(*Ajourné jusqu'à mercredi, 31 août 1921*).

Procès-verbal de la deuxième journée, au Palais de la Paix à la Haye, le mercredi 31 août 1921

1re séance

Le très honorable Sir Henry E. Duke, *au fauteuil présidentiel.*

Le Président. — Messieurs, Je dois, tout d'abord, m'excuser d'être en retard. Ce n'a pas été par inadvertance : c'est le résultat d'un ou deux petits accidents.

Maintenant je puis vous dire que les délégués qui avaient bien voulu se réunir hier soir pour voir s'il y avait un réel sujet de conflit entre eux, m'ont fait l'honneur de se rencontrer dans ma chambre, et se sont mis d'accord en principe sur les résolutions qu'on avait laissé à rédiger, et qu'on m'avait demandé de formuler. La rédaction n'en est guère arrêtée, non qu'il n'y ait pas de formule, mais parce qu'il est essentiel que la formule soit examinée par tous les intéressés, et qu'il est nécessaire que ce soit une formule que l'on puisse considérer comme suffisante pour faire entrevoir la possibilité d'une rapide introduction, pour une application pratique immédiate d'une série déterminée de Règles relatives aux connaissements. J'espère, je dirais presque, je compte, que si l'on veut bien apporter aujourd'hui un esprit de conciliation dans l'examen des Règles, nous pouvons envisager l'introduction d'une série de règles, d'un usage international, relatives au connaissement pour les tout premiers jours de l'année à venir. Ce serait d'un avantage si grand pour le commerce et les relations internationales et les relations commerciales en général, que la meilleure façon dont je puisse servir l'intérêt général est, je le sais, de vous demander de commencer aujourd'hui le travail du Comité sur le projet qui vous a été soumis par la Commission Exécutive du Comité. Je propose, en conséquence, de demander votre assentiment à l'examen immédiat du projet de Règles, comme étant un projet digne de votre examen, dans le but de le faire approuver par l'Association de Droit International. Le Comité est-il d'avis que le projet de Règles soit examiné présentement ? (*Adopté*).

Ensuite, il sera de mon devoir de veiller à ce que nous nous occupions des Règles projetées dans leur ordre ; et, ou bien, avec votre consentement, les considérer comme lues, ou bien, si l'on arrive à une question sur laquelle les avis peuvent différer, les lire avec soin.

Article I. Définitions. — Puis-je les considérer comme lues ?

Dr G. Van Slooten. — Monsieur le Président et Messieurs, Avant que nous n'entreprenions la discussion des Règles établies dans le projet qui nous est présenté par le Comité, je voudrais vous faire une observation générale du point de vue continental. Je regrette de n'avoir pu assister hier aux discussions de votre Comité ; j'étais occupé à assurer votre confort matériel et je pense que vous m'excuserez. Mais lorsque je suis entré dans la salle, le débat tirait à sa fin et j'ai eu l'impression que la discussion avait trait principalement aux intérêts des armateurs britanniques et des chargeurs britanniques. Il est tout à fait naturel que dans une assemblée composée en majorité de membres britanniques, les intérêts qu'on y discute soient en majorité britanniques. Mais je dois faire remarquer que cette Association est une association internationale, et que les intérêts britanniques ne sont pas seuls en jeu dans ces discussions, mais également les intérêts continentaux (*très bien, très bien*) et si nous considérons les Règles établies par le Comité de rédaction, il n'échappera pas à votre remarque qu'elles ont toutes leur base et leur origine dans certaines maximes et règles du Droit Commun anglais. Maintenant, si nous nous mettons d'accord sur ces Règles — nous autres du Continent — nous devrons incorporer ces règles dans notre législation, qui n'est pas anglaise. Vous pouvez considérer ce Palais de la Paix comme un bel édifice, et tel est, sans aucun doute, l'Abbaye de Westminster. Cependant, si vous vouliez enlever la tour de l'Abbaye de Westminster pour la poser sur ce Palais, le résultat serait, sans nul doute, décevant. Eh bien, il en est de même pour nous : Si nous adoptons ces Règles et les superposons à notre propre législation, nous arriverons peut-être à une série d'anomalies qui seront très décevantes pour nous. Tel est notre cas que je désirais exposer à cette Assemblée, et j'espère que vous voudrez bien nous pardonner si nous ne pouvons donner notre assentiment à toutes les Règles telles qu'elles se présentent en projet. Je me suis hasardé, avec tout le respect dû aux juristes ici présents, à vous faire cette remarque générale, car il est impossible d'expliquer devant cette Assemblée toutes les nécessités de la législation continentale (*très bien, très bien*) et parce que nous ne pouvons à chaque instant nous lever et troubler vos discussions avec un discours sur nos statuts particuliers. En conséquence, je recommanderais que les Règles, si l'on doit se mettre d'accord à leur sujet, soient considérées comme n'étant admises qu'à la condition qu'elles seront soumises à un nouveau travail de rédaction minutieux, afin de les adapter à l'usage du Continent.

Le Président. — Je puis dire, à propos de l'observation que vient de présenter le Dr Van Slooten au Comité, que la

délégation exécutive avait émis l'avis suivant : après approbation du projet en principe et examen en détail des amendements à y apporter par le Comité, afin de bien connaître l'intention commerciale des intéressés, le meilleur moyen pratique serait de nommer une petite commission de rédaction qui prendrait soin de l'établissement du texte définitif des Règles afin d'éviter tout conflit possible avec la législation nationale des divers Etats. C'est une question assez délicate et mon avis personnel est qu'il serait désirable de comprendre parmi les résolutions du Comité une résolution qui aurait pour effet de confier à une petite commission de rédaction, composée d'experts, la rédaction du texte définitif du projet. Je n'ajoute rien pour le moment. Si le Comité approuve cette résolution, nous pourrions, peut-être, ce point établi, commencer.

Donc — Article I. Définitions — Dans le présent Code (*a*) « *Transporteur* » comprend l'armateur ou l'affréteur, qui conclut un contrat de transport avec un chargeur ; (*b*) « *Contrat de transport* » désigne un connaissement ou tout autre document valant titre, ayant trait au transport des marchandises par mer.

M. W. W. Paine. — Il y aurait ici, Monsieur le Président, une légère modification de détail : une simple question de mots. Il existe, devons-nous le rappeler, ce qu'on appelle des connaissements directs et nous voulons que ces Règles gouvernent la partie des connaissements directs ayant trait au contrat de transport par mer. Je suggère, en conséquence, d'insérer après les mots « ayant trait » les mots « en totalité ou en partie » de façon à englober la question des connaissements directs.

Sir Alan Anderson. — Est-il dans l'intention, Monsieur, d'exclure le transport sur rivières ? La question soulevée par M. Paine est un des deux points que je me proposais de soulever, lorsque le voyage est en partie par train et en partie par mer. Il y a aussi une bonne part de transport sur lacs et rivières, auquel j'imagine que les mêmes Règles devraient s'appliquer. Voici un point. Ensuite j'ai un autre point. Dans ces définitions « (*a*) *transporteur* comprend l'armateur et l'affréteur ». Nous occupons-nous de connaissements pour chargements complets ou de connaissements pour marchandises diverses ?

Le Président. — La réponse à (*a*), je le sais par ce que je connais du travail de la délégation exécutive, est que les mots sous la lettre (*a*) ont pour but de comprendre toutes marchandises, tant des chargements entiers que des chargements par lots. En ce qui concerne le transport sur eaux navigables qui ne sont pas la haute mer, la question se pose, et je suggérerais à Sir Alan

qu'il serait meilleur de la soulever lorsqu'on en aura terminé avec le présent amendement. Cette question se pose à propos des derniers mots et donne lieu à une définition. Il est certain que les eaux douces navigables ne seraient pas comprises dans le terme employé ici. Tel est, du moins, mon avis pour le moment. M. Paine a proposé que les mots « en totalité ou en partie » soient introduits après le mot « ayant trait » à la seconde ligne. Quelqu'un a-t-il une observation à formuler sur cette proposition ?

Sir Norman Hill. — Sir Henry, je ne pense pas que nous puissions adopter ces mots. C'est la définition du contrat de transport, et les Règles s'appliquent à la totalité de ce contrat de transport, dans la mesure où il rentre dans cette définition. La suggestion de M. Paine est que cette partie du connaissement direct qui s'applique au transport sur mer est un contrat de transport, mais vous devrez employer des mots très soigneusement étudiés pour expliquer cela. Il ne suffira pas d'employer des mots qui feront d'un connaissement direct un contrat de transport, car alors vous trouveriez vos Règles applicables à la partie du transport sur voie ferrée du connaissement.

Le Président. — M. Paine, sans aucun doute, considère la difficulté que Sir Norman Hill a fait ressortir. Quelqu'un d'autre désire-t-il faire une observation quelconque sur l'amendement proposé ? Puis-je dire à M. Paine et au Comité que j'ai ressenti, à un moment donné, la nécessité de réfléchir sur l'ensemble de ce paragraphe, et il m'a paru que la définition, dans les termes prévus ici, donnerait probablement aux assureurs et aux banquiers le degré de certitude qu'ils demandaient ; mais il peut se faire que ce soit une question qui pourra être examinée à nouveau lorsque la Commission exécutive, qui s'occupe du projet approuvé, sera en exercice. M. Paine insiste-t-il pour que cet amendement soit examiné présentement ?

M. Paine. — Non, je suis tout à fait d'accord pour laisser la clause telle que ; mais je veux qu'il soit bien entendu, et je pense que nous sommes tous d'accord sur ce point (je pense que ce n'est qu'une question de rédaction) que lorsqu'un banquier ou quelqu'un d'autre se trouve en présence d'un connaissement direct, il a bien le bénéfice de ces Règles en tant que ce connaissement a trait au transport de marchandises par mer. C'est le seul point.

Sir Norman Hill. — Monsieur, Je pense que l'amendement devrait être dans l'article II et non dans la définition du contrat de transport. Je crains fort que nous n'éprouvions des difficultés

si nous essayons d'introduire cette modification dans la définition. Elle doit se trouver dans l'article d'application, article II.

M. Paine. — Je suis absolument à votre disposition pour que cet amendement soit inséré à n'importe quel endroit.

Le Président. — Si M. Paine consent à ce qu'on examine la chose plus tard au point de vue de la rédaction, je pense que le Comité voudra bien qu'on passe outre.

Sir William J. Nobb. — M. le Président, cela soulève une question de principe assez importante pour un très grand nombre d'entre nous, et il est quelque peu difficile pour nous ici d'entendre ce qui est dit. Je désire que ceux qui s'adressent au Comité veuillent bien se tourner de ce côté de façon à ce que nous puissions profiter de leurs observations.

Le Président. — J'espère que les interpellateurs voudront bien y prendre garde.

M. J. M. Cleminson. — Monsieur le Président, Comme conclusion de ce que vous avez dit au sujet de la clause d'interprétation et de ce que Sir Alan Anderson a dit au sujet des chargements divers, je pense qu'il est nécessaire de dire ceci : C'est que le projet, tel que nous le comprenons, exclut les chartes-parties mais comprendra les connaissements lorsqu'ils seront donnés avec référence à des chartes-parties. Le trafic des marchandises diverses du pays — je parle maintenant du Royaume-Uni — a fait de grands efforts pour se mettre entièrement dans les vues de ce Code. Il est très désireux de coopérer pour donner effet à toute extension du trafic, et je pense qu'il y a toute raison d'espérer que le trafic des marchandises diverses pourra acquiescer dans ce sens. Mais, comme résultat de la discussion actuelle, il est tout à fait évident qu'il pourrait être impossible d'obtenir des armateurs un consentement unanime à ce que ce Code s'applique, de la façon où il se présente en projet aujourd'hui, entièrement au connaissement délivré avec référence à des chartes-parties ; et la question particulière qui les occupe beaucoup est celle relative aux droits et conditions des chargements divers embarqués sur les navires que vous pouvez classer sous le nom de « tramps ». Je pense qu'il est tout à fait clair, d'après la discussion que nous avons eue durant ces deux ou trois derniers jours, que si l'on désire voir aboutir le Code, le Comité de rédaction devra prêter une attention toute particulière pour aller au devant des désirs des armateurs et des commerçants, et j'insisterais sur ce point que c'est le désir réel tant des commerçants que des armateurs d'être laissés dans leur

situation actuelle. Toute l'agitation à l'occasion d'une législation restrictive de cette sorte provient tout naturellement des conditions modernes de transport par navires de lignes, là où vous avez des lignes établies allant régulièrement d'un port à un autre, transportant toutes espèces et toutes sortes de chargements, où il n'y a pas de conventions préalables entre l'armateur particulier et le chargeur particulier, au sujet des conditions applicables aux chargements particuliers. En ce qui concerne les tramps, la situation est complètement différente. Là, vous trouvez tout d'abord une charte-partie qui a toujours été l'objet de négociations, entre les représentants des armateurs et les représentants des chargeurs, comme devant être la formule générale de contrat sur lequel un accord est invariablement conclu quant à sa forme générale ; ensuite le contrat particulier est fait entre l'armateur individuel et le chargeur individuel, sur la base de cette forme générale.

Le Président. — Monsieur Cleminson, puis-je attirer votre attention sur ce fait qu'au sujet de l'article II, qui stipule les conditions générales des contrats en ce qui concerne l'application des Règles, les observations que vous faites s'appliqueront directement. Je ne suis pas sûr qu'elles s'appliquent à la définition de l'article I.

M. Cleminson. — Vous pensez qu'elles s'appliqueront à l'art II ?

Le Président. — Oui. « Art. II. — Sous réserves des dispositions de l'art. V, dans tout contrat de transport de marchandises par mer » ; il me semble que s'il y a une limitation de la généralité de la disposition, elle se présente à l'examen ici — c'est-à-dire à l'examen effectif — dans l'art. II sur le mot « tout ».

M. Cleminson. — Cela peut être, Monsieur.

Le Président. — Et qu'une note explicative qui aurait pour but de soumettre les contrats dont vous parlez à la Commission de rédaction ou à la Commission Exécutive, serait probablement une méthode plus efficace de résoudre la question que vous voulez poser, que de la discuter à l'occasion de la définition de « contrat de transport ».

M. Cleminson. — Oui, je pense qu'il en est tout à fait ainsi.

Le Président. — Donc, peut-être pourrions-nous remettre cela jusqu'à ce que nous arrivions à l'Art. II. Puis-je dire au Comité que je me suis aperçu d'une petite erreur dans l'art. I (*a*).

Le mot « armateur *et* affréteur » aurait dû être « ou ». Puis-je corriger cela comme une erreur matérielle, avec le consentement du Comité ? (*Agréé*).

Maintenant, revenons à I (b). L'amendement que M. Paine a proposé est renvoyé à une Commission qui va examiner la rédaction I (c) « *Marchandises* comprend les denrées, produits, et articles de toute espèce, à l'exception des animaux vivants et des cargaisons transportées sur le pont ». Ces mots peuvent-ils faire partie de la rédaction ?

M. de Rousiers. — Le paragraphe mentionne « animaux vivants et cargaisons transportées sur le pont ». Je pense qu'il serait bon également de mentionner les denrées périssables. Nous savons qu'il y a un danger dans le transport des denrées périssables et je pense qu'il serait sage de pourvoir à ce que les armateurs aient la liberté de faire des conditions spéciales pour le transport de ces marchandises spéciales.

M. Rudolf. — Je pense, Monsieur le Président, que la question soulevée par Monsieur de Rousiers trouvera sa solution dans les dispositions de l'art. V.

M. Dor. — Si nous excluons tout à l'exception des briques et des barres de fer, il n'y a pas grand intérêt à avoir ces Règles. Si nous excluons toutes les marchandises qui sont susceptibles d'être avariées, alors les Règles n'ont pas grande valeur.

M. de Rousiers. — Je pense que « denrées périssables » a une signification qu'on peut définir. Ce serait le devoir du Comité de donner une définition des « denrées périssables ». Je pense que certaines denrées périssables peuvent être transportées sous les mêmes conditions.

Sir Norman Hill. — Est-ce que la réponse à cela n'est pas celle qu'a donnée M. Rudolf : à savoir que nous nous occuperons de ces catégories de cargaisons au moment de l'art. V ? Si nous voulons arriver à quelque chose qui ressemble à un accord, nous devons avoir présente à l'esprit la grande production des Etats-Unis. Il n'y a pas de différence dans leurs contrats. L'Australie a imposé des obligations spéciales à l'armateur au sujet des chambres réfrigérantes et je crains qu'il ne soit impossible d'aboutir, tout au moins si nous voulons arriver à un accord général, si nous excluons les denrées périssables. Mais si nous obtenons l'article V, dans tous les cas où le trafic qu'on nous propose est extraordinaire, ou nouveau, ou anormal, nous pourrons faire nos conditions nous-mêmes et nous pourrons

faire savoir à nos amis assureurs et banquiers qu'il y a eu un contrat spécial, en délivrant une formule spéciale et appropriée. Je pense qu'en réalité tout notre travail serait mis en péril si nous cherchions à exclure les chargements périssables.

Dr Bisschop. — Au moment où cet article a été rédigé, on a examiné les différentes catégories de marchandises qui peuvent être exclues, mais nous avons pensé qu'il était meilleur dans une définition de ne pas énumérer toutes les exceptions qui, en de certaines circonstances, peuvent être désirables, et peuvent faire l'objet d'un examen entre chargeur et armateur. Nous avons seulement compris les articles spéciaux qui réclament un mode spécial de transport, tels que les animaux vivants et la cargaison chargée sur le pont qui, du reste, est la plupart du temps du bois, bien que n'étant pas toujours du bois. Les denrées périssables, dans une grande mesure, sont transportées sur le pont, et si elles sont transportées sur le pont, elles constituent une catégorie particulière de marchandises pour lesquelles une formule spéciale de transport est permise. Comme Sir Norman Hill l'a fait remarquer, dans le cas où il y a une circonstance spéciale par suite de laquelle des denrées périssables particulières doivent être transportées aux risques de leur propriétaire, alors l'art. V prévoit une clause en vertu de laquelle un contrat spécial peut être fait en dehors du présent Code. Il serait dangereux dans cette définition d'insérer quoi que ce soit qui n'exige pas absolument une forme particulière de transport par soi-même. Autrement, nous pourrions avoir une liste très longue, et, comme M. Dor l'a fait remarquer, nous pourrions avoir à renoncer complètement à la rédaction de ces Règles.

Le Président. — Maintenant la question est que l'art. I (*c*) soit incorporé dans le projet (*Agréé*).

Art. I (*d*) « *Navires* comprend toute espèce de bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer ». Est-ce accepté ? (*Accepté*).

Art. I (*e*) « *Transport de marchandises* s'entend de la période comprise entre le moment où les marchandises sont reçues sous les apparaux du navire jusqu'au moment du déchargement des palans du navire ». Est-ce admis ?

M. Howard Robinson. — Monsieur le Président et Messieurs, Je voudrais proposer que les mots « au moment où elles sont déchargées » soient substitués aux mots « du déchargement » dans la définition (*e*) qui se lirait alors « *transport de marchandises* s'entend de la période comprise entre le moment où les marchandises sont reçues sous les apparaux du navire jusqu'au moment où elles sont déchargées des palans du navire. »

Le Président. — Nos amis du Comité de rédaction vont examiner ce point mais, en ce qui me concerne, je pense que cette observation est juste.

M. Paine. — Je le pense aussi.

Le Président. — Parce que le moment du déchargement est une période de temps qui peut s'étendre, tandis que le moment où elles sont déchargées est le moment précis où le déchargement est terminé. Etes-vous d'avis d'accepter cet amendement ? (*Accepté*).

La question est que l'art. I, avec ses amendements, fasse partie du projet. Sommes-nous d'accord sur ce point ? (*Agréé*).

Art. II. — « *Risques.* — Sous réserve des dispositions de l'art. V, dans tout contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur, en ce qui concerne la manipulation, le chargement, l'arrimage, le transport, la garde, le soin et le déchargement desdites marchandises aura les responsabilités et obligations, et jouira des droits et immunités définis ci-après ». La question est que l'art. II fasse partie du projet.

M. Cleminson a-t-il quelques observations à présenter ? J'ai interrompu les remarques de M. Cleminson.

M. Cleminson. — Je pense que le trafic des cargaisons diverses se contentera de poser sa question plus tard au moment de la discussion de l'art. III. clause 3, sous-sections (*b*), (*c*) et (*d*). Elles ont le grand avantage qu'elles sont limitées à ce point particulier.

Le Président. — Donc, la question est que l'art. II fasse partie du projet (*Accepté*).

M. McConechy. — Un simple mot au sujet de « risques ». Voudriez-vous l'appeler « conditions ». Dans l'art. II, « risques » j'aurais pensé que le mot « risques » aurait dû être « conditions ».

Le Président. — Les auteurs du projet ont pensé que « risques » était la meilleure expression générale, parce que l'article a trait à la distribution des droits et obligations naissant à l'occasion de risques.

On me dit que mon confrère du Tribunal, Lord Justice Younger, de la Cour Suprême d'Angleterre, est dans la salle. Je suis sûr que le Comité serait heureux qu'il voulût bien prendre place ici (*Applaudissements*).

« Art. III. — *Responsabilité et obligations.* — (1) Le transporteur est tenu avant le voyage et au commencement de celui-ci de prendre toutes précautions voulues pour : (*a*) mettre le navire

en état de navigabilité ; (*b*) équiper convenablement le navire en hommes, apparaux et provisions ; (*c*) mettre les cales, les chambres froides et de réfrigération et toutes les autres parties du navire dans lesquelles les marchandises sont transportées, en bon état pour la réception, le transport et la conservation des marchandises. » Le Comité est-il d'avis que l'Art. III (1) fasse partie du projet ?

M. Algot Bagge. — Puis-je poser une question au sujet de la relation existant entre 1 et 2. Dans 1, il est prévu que le transporteur est tenu de « mettre son navire en état de navigabilité ». Dans le Canadian Act, il est dit de « mettre et maintenir le navire en état de navigabilité ». Maintenant je suppose qu'il y a deux manières de prendre soin des marchandises : la première est la manière directe et l'autre la manière indirecte. La manière indirecte consiste à mettre et à maintenir le navire en état de navigabilité, de façon à ce que les marchandises ne soient pas avariées pendant leur transport. La manière directe consiste, je suppose, à prendre le soin voulu des marchandises pendant la manipulation, le chargement et l'arrimage de celles-ci. Je désirerais savoir si le n° 2 s'applique à la manière indirecte de prendre soin des marchandises, ou s'il s'applique seulement à la manière directe au moment de la manipulation des marchandises. S'il n'en est pas ainsi, je suppose qu'il serait meilleur d'ajouter les mots « maintenir le navire en état de navigabilité » autrement au cas où le voyage aurait été commencé, si l'armateur ne maintient pas le navire en état de navigabilité, il ne serait pas couvert par 1 ou 2.

Le Président. — Je voudrais savoir ce que Sir Norman Hill a à dire parce que mon impression est que l'intention ici est que l'armateur doit être tenu de maintenir le navire pendant le voyage en état de navigabilité, c'est-à-dire non seulement de le mettre à la mer en état de navigabilité, mais également de le maintenir dans cet état pendant la durée du voyage, et que le mot a été employé avec cette intention. D'ailleurs, Sir Norman Hill va le dire au Comité.

Sir Norman Hill. — Monsieur le Président, L'expression dans le Canadian Act est « mettre et maintenir ». Ces mots ne se trouvent pas dans l'Harter Act. Comme je l'entends, et je pense que c'est la façon dont les intérêts sur cargaison l'entendent généralement, l'obligation au sujet de la navigabiltié est jusqu'au moment du départ en voyage. Pour commencer, avant d'entreprendre le chargement de votre cargaison, vous devez avoir un navire en état de navigabilité, un navire capable de prendre ce chargement, et au momnt où il commence ce voyage,

il doit encore être en état de navigabilité. Si vous allez plus loin que cela et si vous dites qu'il y a une obligation absolue de la part de l'armateur de maintenir le navire en état de navigabilité pendant toute la durée du voyage, alors, bien entendu, vous rendez tout à fait sans valeur la plupart de vos exceptions. Par exemple, si par suite de négligence nautique du pilote, le navire heurte des rochers et a une voie d'eau, il cesse d'être en état de navigabilité.

On ne peut imposer à l'armateur l'obligation supplémentaire de maintenir son navire en état de navigabilité pendant toute la durée du voyage : il est exonéré, et nous sommes tous d'accord, ainsi que je le conçois, qu'il doit être exonéré, lorsque le dommage a été causé par une négligence nautique. Lorsque cet Article a été rédigé, je pense que tous les intérêts étaient nettement d'accord, que l'obligation et la seule obligation qu'ils voulaient imposer à l'armateur était que le navire soit en état de navigabilité au moment où il commence à prendre son chargement, qu'il soit en bon état de navigabilité au moment où il part pour le voyage. Si l'armateur a fait cela, il a rempli son obligation, et ensuite le voyage est fait dans les conditions exposées au n° 2 et avec les exemptions énumérées à l'article IV.

Le Président. — L'observation que j'ai faite au début avait une portée trop grande et je vois que l'article III (1) stipule responsabilité au commencement du voyage.

Sir Norman Hill. — C'est juste.

Le Président. — C'est évidemment l'intention du projet ; et les intérêts sur cargaison, qui ont examiné le projet de l'article III, avaient, devant eux, l'Harter Act et le Canadian Act, et diverses autres lois et recommandations, et ils sont arrivés à cette conclusion que le moment précis auquel il convenait de faire cesser la responsabilité de l'armateur pour négligence pendant le voyage était bien déterminé en rédigeant l'article III (1) de la façon dont il se présente.

Sir Norman Hill. — Et, Monsieur, vous pouvez voir que dans le n° 2 nous avons fait très attention à cette rédaction. Le n° 1 stipule « prendre toutes précautions voulues » (to exercise due diligence) ; cette formule est tirée de toutes les lois existantes, sur ce sujet, dans toutes les nations. Ensuite le n° 2 est formel. Ce n'est plus la question transporteur prenant toutes précautions selon 2. Il y a : « Le transporteur est tenu de pourvoir, avec toute l'attention voulue, à la manipulation, au chargement, à l'arrimage, au transport, à la garde, au soin et

au déchargement des marchandises transportées ». Il y a là une obligation absolue pour le transporteur pendant le voyage et elle n'est tempérée que par les exceptions de l'article IV.

Le Président. — Maintenant le Comité a entendu ce qui a été dit sur la question. Je pose la question. La question est que l'article III 1 (*a*) fasse partie du projet (*Accepté*).

Ensuite 1 (*b*) : « équiper convenablement le navire en hommes, apparaux et provisions ». Cette phrase est-elle adoptée ? (*Adopté*) ; (*c*) « Mettre les cales, les chambres froides et de réfrigération, et toutes les autres parties du navire dans lesquelles les marchandises sont transportées en bon état pour la réception, le transport et la conservation des marchandises ». Cela reste-t-il dans le projet ? (*Agréé*).

Article III (2) : « Le transporteur est tenu de pourvoir avec toute l'attention voulue, à la manipulation, au chargement, à l'arrimage, au transport, à la garde, au soin et au déchargement des marchandises transportées ». Cela fait-il partie du projet ?

M. Rudolf. — Je voudrais faire une toute petite observation seulement, c'est purement une question de mots, je pense, et je suggérerais que dans le paragraphe 2 de l'Article III à la première ligne le mot « responsable » soit substitué aux mots « tenu de pourvoir ». Je ne suis pas tout à fait sûr de ce que signifie « tenu de pourvoir ».

Le Président. — Voulez-vous me dire exactement la ligne, M. Rudolf.

M. Rudolf. — C'est la première ligne du paragraphe 2 de l'Article III. Je suggère qu'à la place des mots « tenu de pourvoir » on mette le mot « responsable ».

Le Président. — Je pense, Monsieur, que vous substitueriez un mot plus faible à une expression plus forte. C'est à vous de l'examiner.

M. Rudolf. — Je craignais qu'avec les mots « tenu de pourvoir » l'armateur pût être déchargé de son obligation de pourvoir en disant « J'ai désigné un équipage compétent, et j'en ai terminé avec ma responsabilité ». C'est ce qui m'est venu à l'esprit.

Le Président. — La question est que l'article III, 2, soit incorporé au projet ? (*Agréé*).

Article III, clause 3, ainsi conçu : « Le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur doit, sur demande du char-

geur, délivrer un connaissement portant[1], entre autres indications » — Ici je fais une pause. Y a-t-il une modification proposée à la clause 3 dans son préambule ?

Sir Norman Hill. — Nous suggérons que la clause 3 devrait commencer ainsi « Après avoir pris les marchandises à sa charge, le transporteur, ou le capitaine, ou agent du transporteur, doit, sur demande du chargeur, délivrer un connaissement portant entre autres indications ».

Le Président. — Je pense que c'est une question de rédaction. Elle a pour effet, en substance, de préciser le moment auquel l'armateur serait en défaut s'il venait à ne pas se conformer à la demande. Je pense que le Comité est d'accord qu'il est désirable de préciser le moment. La question est que l'amendement de Sir Norman Hill, demandant qu'on fasse précéder « Le transporteur » des mots « Après avoir pris les marchandises à sa charge », soit adopté. Le Comité est-il d'accord ? (*Agréé*).

L'amendement est adopté. Cela nécessiterait, pour les besoins de la rédaction, l'introduction entre les mots « transporteur » et « capitaine » des mots « ou le ». Le Comité approuve-t-il cette modification ? (*Approuvé*).

Clause 3 (*a*) : « Les marques nécessaires pour l'identification des marchandises, telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur, sous condition que ces marques soient imprimées ou portées autrement d'une façon apparente sur les marchandises ou sur les caisses ou emballages dans lesquels lesdites marchandises sont contenues, et ce, de telle façon que lesdites marques restent lisibles jusqu'à la fin du voyage ». Y a-t-il quelque modification proposée ?

Sir Norman Hill. — Nous proposons, Monsieur, que dans (*a*) le mot « marques » soit qualifié par l'adjectif « principales » — « marques principales ». — Ce sont « les marques nécessaires pour l'identification » et, jusqu'à un certain point, les mots « nécessaires pour l'identification » limitent déjà la nature des marques qui doivent être rappelées sur le connaissement, mais nous admettons que, dans un intérêt pratique, les chargements étant envoyés rapidement, et les navires expédiés rapidement, l'obligation ne doit pas aller au delà des « marques principales nécessaires pour l'identification ». Si d'autres marques qu'un commerçant trouve bon de mettre sur ses caisses doivent être mentionnées dans les connaissements, il faudra édicter des règlements tout à fait sévères disant que les marchandises devront être apportées le long du bord au moins une semaine, ou dix jours, ou une quinzaine avant que le navire ne parte, afin que tout puisse être contrôlé, et vous introduirez de ce fait une

série de conditions impossibles. C'est pourquoi nous suggérons que cela devrait être limité aux « marques principales ». Ensuite, l'autre question est celle-ci. Les indications que l'armateur est tenu de porter sur le connaissement doivent être toutes entre ses mains avant que le chargement ne commence. Vous voyez, dans les clauses qui suivent, que vous faites de ce document que vous obligez l'armateur à délivrer une preuve *primâ facie* contre l'armateur. C'est évidemment l'intention des intérêts sur cargaison de rendre le connaissement d'une plus grande valeur en prenant soin qu'il définisse correctement ce qui est mis à bord. Cela nécessairement entraîne pour l'armateur un travail beaucoup plus considérable ; il devra prendre toutes ses précautions pour contrôler toutes ces choses. Je propose que si le connaissement doit servir de preuve *primâ facie* contre lui, les indications qu'il doit porter sur le connaissement lui soient fournies avant que le chargement ne commence, de façon à ce qu'il ait toute latitude pour contrôler tout ce qu'il doit mentionner au connaissement par lequel il se lie. L'autre question est tout juste un point de détail. « A condition que ces marques soient imprimées ou portées autrement d'une façon apparente sur les marchandises *si celles-ci sont découvertes,* ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles lesdites marchandises sont contenues ».

Le Président. — Ce n'est qu'une question de rédaction ?

Sir Norman Hill. — Ce n'est qu'une question de rédaction.

Le Président. — Je pense qu'il est bon de consulter le Comité pour savoir s'il est d'avis d'admettre que les marques suffisantes à porter au connaissement sont les « marques principales ». Les membres sont au courant de la question. La question est que l'amendement de Sir Norman Hill d'introduire après « les » dans 3 (*a*) le mot « principales » soit adopté.

Ensuite, en ce qui concerne le moment, à la seconde ligne de 3 (*a*) « avant que le chargement ne commence » ceci semble s'en déduire naturellement. Cela est-il adopté ? (*Adopté*).

Et les mots « si celles-ci sont découvertes » à la fin de la ligne 3 et au commencement de la ligne 4 sont évidemment des mots nécessaires. Cela est-il adopté ? (*Adopté*).

La question est que 3 (*a*) ainsi modifié soit incorporé au projet (*Adopté*).

3 (*b*) « le nombre de colis ou pièces ».

Sir Norman Hill. — Monsieur, Nous suggérons que les paragraphes (*b*) et (*c*) forment un tout de façon à ce que les mots « tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur » soient

applicables aux deux énonciations. De la sorte, on lirait : « le nombre de colis ou pièces, ou la quantité ou poids » — (nous suggérerions qu'on laisse de côté « ou la mesure ») — « suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur avant que le chargement ne commence ». Outre ces amendements, il y a la question très difficile sur laquelle M. Cleminson a déjà attiré votre attention. Je connais d'une façon particulière les vues et les difficultés des Compagnies de paquebots réguliers, et, parlant ou nom desdites Compagnies, nous nous rendons bien compte que cette agitation que nous nous efforçons en ce moment d'apaiser, est provenue, en très grande partie, des clauses introduites dans les connaissements des paquebots de lignes régulières. Nous croyons, pour les raisons que je me suis permis de vous exposer hier, que nous étions pleinement justifiés à introduire ces conditions ; nous n'en concevons pas de honte mais, en même temps, nous nous rendons fort bien compte que ce sont ces conditions qui ont amené cette agitation violente en faveur d'une série de règles et en ce qui nous concerne, nous, navires réguliers, je ne pense pas qu'il y aura aucune difficulté à prendre (*b*) et (*c*) ensemble de la façon que j'ai suggérée. Il est très difficile de suggérer une solution, mais chacun apprécie que « le nombre de colis ou pièces », « la quantité ou poids » ne sont pas des expressions très appropriées lorsque vous avez à faire un chargement complet, chargé sous régime de charte-partie. Je ne pense pas qu'il soit possible de donner plein effet à ce que, pour ma part, je pense être les désirs des intérêts sur cargaison, à savoir de faire une distinction entre un connaissement de tramp et un connaissement de paquebot régulier. Je pense qu'un connaissement reste toujours un connaissement. Si c'est un document négociable au premier chef, je ne pense qu'il soit possible, en droit, de faire une distinction entre celui qui est délivré par le paquebot et celui qui est délivré par le tramp. Je ne pense pas que cela serait avantageux pour qui que ce soit. Je ne pense pas que cela serait avantageux pour le tramp s'il mettait sur le marché, pour favoriser le crédit des commerçants ou des banquiers, quelque chose qui ressemblerait à un connaissement de nature inférieure. Je ne pense pas que cela serait juste ou raisonnable. Cela constituerait une mesure oppressive pour le tramp et il me semble que du moment que c'est un connaissement négociable, il doit être incorporé dans le Code. S'il est incorporé dans le Code, est-il possible de penser à y introduire des mots, dans ce qui formerait le paragraphe (*b*), qualifiant la responsabilité en ce qui concerne — je le préférerais si cela était possible — les chargements en vrac (bulk cargoes). Je ne pense pas que ce serait un moyen très heureux que d'introduire ces mots pour la qualifier, en disant que ce sont des connaissements délivrés pour une cargaison mise à bord d'un navire qui a été affrété.

Le Président. — Sir Norman, puis-je suggérer que vous parlez pour le moment d'une chose qui, je pense, techniquement parlant, fera l'objet d'une réserve de l'article III, paragraphe 3. Il me semble que cela complique un peu la question des amendements (qui sont, je pense, un petit peu plus que des modifications de rédaction) que vous proposez effectivement dans 3 (*b*).

Sir Norman Hill. — Je vous comprends parfaitement, Monsieur. Cela serait pour un autre paragraphe.

Le Président. — Cela sera conçu sous la forme d'une réserve.

Sir Norman Hill. — Cela sera conçu sous la forme d'une réserve ; mais je désirerais faire ma remarque maintenant parce que si nous pouvons nous entendre sur ce que vous définissez comme de simples modifications de rédaction, comprenant (*b*) et (*c*), je ne voudrais pas que le Comité pense que lorsque je dirai que j'ai une autre question à soulever, et que cette question sera une question importante, il faudra me contenter d'une réserve. Si je me suis suffisamment expliqué, j'ai fini, mais en adoptant (*b*) et (*c*) je voudrais que le Comité se rende compte que je pense cela dans l'intérêt de la cargaison et dans l'intérêt des tramps — nous les appelons toujours des tramps ; j'espère que cela n'est pas ressenti par aucune des autres nations.

M. Robert Temperley. — Puis-je suggérer à Sir Norman Hill qu'il serait beaucoup plus convenable que nous décidions dès maintenant sur le principe de la réserve.

Sir Norman Hill. — Puis-je appuyer la suggestion du Président et que nous nous occupions de (*b*) et (*c*) étant bien entendu que cela fera l'objet d'une réserve ?

Le Président. — Je ne pense pas que le Comité doive être tenu à l'avance d'accepter la réserve. Je pense que l'amendement doit se défendre par ses propres mérites. C'est un peu plus qu'une modification de rédaction, mais il y a dedans des recommandations si évidentes qu'il ne me semble pas qu'en soi, il puisse mettre un obstacle aux transactions commerciales. Je sais ce que cela signifie, je pense.

M. E. Hendring. — Monsieur le Président et Messieurs, Je désirerais qu'on me permît de faire quelques remarques d'un caractère général, en ce qui concerne cette clause 3 (*b*) et la clause 4. Je suis placé pour vous parler dans une position quelque peu ambiguë, car je représente la Chambre de Commerce d'Amsterdam, et en même temps, je suis Directeur d'une ligne de navigation ; mais la tâche de parler pour les deux parties est

rendue quelque peu plus facile par le fait que dans les milieux d'Amsterdam, notre Chambre de Commerce, qui, ainsi que vous pouvez vous en douter, est composée en grande partie d'exportateurs et d'importateurs, ne se plaint pas outre mesure contre les effets des clauses du connaissement existant actuellement, et que, d'autre part, personnellement j'éprouve quelque sympathie pour les récriminations qui ont été exposées par les intérêts des chargeurs. En conséquence, bien que je sois très en faveur d'une entente et que je pense qu'il soit possible d'y arriver, j'estime, en tant qu'armateur (et je crois que je vous expose là plus ou moins les vues des armateurs hollandais), j'estime, dis-je, qu'il serait très difficile pour nous de nous engager à l'égard de certaines des conditions qui sont actuellement en discussion. Ce projet de Règles n'est parvenu à notre connaissance qu'hier au cours de la réunion ; et naturellement, toute concession faite par les armateurs peut entraîner une très grande responsabilité. En conséquence, je suggérerais que, bien qu'il soit très utile et même nécessaire d'entendre l'avis de chacun et de continuer les discussions, il serait bon que la délégation exécutive dont vous avez suggéré la création au commencement de cette séance, rédigeât des Règles définies qui devraient être soumises à tous les intéressés et principalement dans ce pays — car je crois savoir qu'en Angleterre cette question a déjà été beaucoup plus étudiée que dans notre propre pays — avant qu'elle ne soit définitivement adoptée. C'est ce que je voulais vous dire.

Le Président. — Le Dr Bisschop peut nous dire quelque chose, je pense, à ce sujet.

Dr Bisschop. — Je regrette beaucoup que M. Hendring pense que les armateurs hollandais ou l'un quelconque des intérêts hollandais aient été négligés, ou que ce projet de Règles n'a été mis en circulation qu'hier. Le Comité qui a rédigé ces Règles comprenait deux membres hollandais, un avocat, Dr D. R. Rombach, et un armateur, M. Van Ommeren. Ils ont examiné très sérieusement le projet et certainement les intérêts de la Hollande ont été examinés dès l'origine au moment où ces Règles ont été rédigées. En conséquence, toutes les remarques que M. Hendring voudra bien faire seront, bien entendu, écoutées avec grand respect mais je ne puis laisser passer sans la relever l'allégation que ce projet de Règles n'était pas connu des armateurs hollandais (je ne dis pas de M. Hendring en personne, mais des armateurs hollandais), avant la journée d'hier. Il était connu d'eux depuis le commencement de juillet.

M. H. J. Knottenbelt (Rotterdam). — M. le Président et

Messieurs, Les armateurs hollandais demandent instamment au Comité d'examiner à nouveau l'article III (*c*) et l'article IV. En voici la raison. Jusqu'à maintenant, dans ce pays, la position légale de l'armateur était la suivante : Lorsque le capitaine ne pouvait peser lui-même le chargement mis à bord de son navire, ou lorsqu'il lui était impossible de contrôler le pesage, il pouvait mettre, dans son connaissement, la clause « poids et quantité inconnus ». La conséquence de cette clause, conformément aux décisions de nos tribunaux hollandais, était que les nombres et les poids mentionnés dans le connaissement n'engageaient pas l'armateur ; en conséquence, si quelqu'un, le réceptionnaire, par exemple, pensait qu'il y avait un manquant à la livraison, il avait à prouver, en plus de ce que contenait le connaissement, qu'il y avait réellement un manquant, c'est-à-dire qu'il avait été embarqué plus de marchandises que le navire n'en délivrait, Je pense que cette pratique est tout à fait raisonnable parce que l'acheteur des marchandises doit savoir à qui il achète des marchandises ; il doit savoir s'il doit avoir confiance au chargeur ou non. Mais, le capitaine et l'armateur ne connaissent pas du tout l'expéditeur. L'armateur a un contrat avec ses affréteurs, qui lui ordonnent de prendre des marchandises de telle ou telle maison ; mais quant à savoir si ladite maison est bonne, si elle est digne de confiance ou non, c'est une chose tout à fait en dehors de ce que peut savoir l'armateur. En conséquence, il me semble que nous ne devons pas forcer le capitaine à accepter de quelqu'un qu'il ne connaît pas le poids qui lui est fourni par écrit, et s'il l'accepte nous ne devons pas le forcer à être responsable envers les destinataires pour l'exactitude de chiffres qu'il n'a pas pu contrôler. Je pense, en conséquence, que la pratique hollandaise est la bonne. Maintenant, j'apprends qu'en Angleterre, il existe une manière de voir différente ; Sir Norman Hill m'a dit que la pratique là-bas était analogue à celle exposée dans cet article. Mais M. Van Slooten a dit fort justement que nous devions ici essayer de concilier les principes anglais avec les principes continentaux. En conséquence, je dois dire que les principes exposés dans ce projet sont très défavorables pour les armateurs hollandais. Je pense qu'il nous sera très difficile d'accepter cet article du projet. Les armateurs hollandais disent qu'ils sont tout à fait désireux d'arriver à un accord et de faire tout leur possible pour y parvenir, mais qu'il leur serait très difficile d'accepter l'article III (*c*), en combinaison avec l'article IV. Mon idée est la suivante : je ne veux pas proposer un amendement devant cette grande Assemblée, mais je propose de demander aux personnes ici présentes si elles sont d'avis que le principe hollandais, suivant lequel le capitaine n'est pas responsable pour des poids qu'il n'a pas contrôlés, est correct ou non. S'il est décidé qu'il est correct,

alors nous devrons essayer de trouver un moyen de modifier légèrement l'article de façon à éviter la difficulté que je viens de signaler. Je pense que c'est le meilleur moyen pour arriver à un accord.

M. Léopold Dor. — Il peut intéresser le Comité de savoir que dans le projet de loi qui a été déposé devant notre Parlement par le Gouvernement français, la clause « poids inconnu » n'est pas exclue par le projet. L'article 2 de ce projet stipule que « poids, qualité et quantités inconnus » et toutes autres clauses équivalentes ont pour effet exclusif de mettre le fardeau de la preuve à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

Suivant les décisions de nos tribunaux, l'effet de la clause « poids inconnu » était double : le destinataire devait prouver que le poids était effectivement celui déclaré au connaissement ; et ensuite, il devait prouver que le manquant était dû à la négligence de l'armateur. Eh bien, le projet de loi actuellement soumis à la Chambre veut supprimer la seconde partie ; il n'est pas justifié, parce que le capitaine met la clause « poids inconnu » dans son connaissement, que le destinataire doive être tenu de prouver une négligence spéciale de la part de l'armateur ; mais le projet de loi accorde le premier effet de la clause « poids inconnu », c'est-à-dire de mettre à la charge du destinataire le fardeau de la preuve en ce qui concerne le poids. Je dois ajouter que ledit projet de loi n'est pas un projet de loi en faveur des armateurs : bien au contraire, et sous beaucoup de rapports, il est plus draconien que les Règles que nous examinons pour le moment. En conséquence, il peut, peut-être, être intéressant pour vous de voir le texte de ce projet et de lire les remarques que le Gouvernement français a faites à l'appui de la clause que je lis précisément. Avant que cette séance ne commence, je vous ai distribué quelques exemplaires de ce projet de loi et si quelqu'un en désirait un exemplaire, je pourrai le lui faire tenir. Vous trouverez la clause et les commentaires du Gouvernement à la page 13 de la brochure. Parmi les raisons invoquées en faveur du projet, vous verrez qu'il est dit : Comment un armateur peut-il être responsable pour le poids d'une cargaison qu'il n'a pas la possibilité de peser ? Prenez, par exemple, le cas d'un navire chargeant du blé à Galatz, à Braïla ou à Constanza où le blé est chargé à bord du navire à la vitesse de 1.000 tonnes par jour. Le chargeur met dans les cales 4.000 tonnes de blé, et il remet aux mains du capitaine des connaissements pour 4.000 tonnes. Le capitaine signe ces connaissements ; mais évidemment il n'a aucun moyen de contrôler le poids qui lui est remis. Il s'en ira en fumant sa cigarette et dira : « Bon, j'admets que ce sont 4.000 tonnes et non 3.950 tonnes qui ont été pompées dans la cale de mon navire par les élévateurs. »

Prenez, par exemple, un navire de la Compagnie Générale Transatlantique chargeant des caisses de soie, dont le poids varie de 25 à 28 kilogs. Chacun sait parfaitement bien que la Compagnie Transatlantique ne va pas peser chacune des 100 ou 500 caisses qui sont mises à bord. En conséquence, lorsque le navire arrive à destination et que l'on constate que les caisses, ou certaines des caisses, pèsent seulement 25 kilogs au lieu de 28, le destinataire devra faire la preuve qu'il existe réellement un manquant. Il ne lui suffira pas de dire : J'ai là un connaissement qui dit que les caisses pesaient 28 kilogs, et maintenant je constate que certaines caisses ne pèsent que 25 kilogs ; en conséquence, vous, armateur, allez me payer la valeur de 3 kilogs de soie sur chaque caisse. Eh bien, Monsieur le Président, je pense que si l'article que nous sommes en train d'examiner a pour effet de rendre l'armateur responsable pour le poids qui est mentionné sur le connaissement, et permet en même temps que le poids soit donné par le chargeur à l'armateur qui n'a aucun moyen de le contrôler, ou qui ne l'a pas contrôlé, c'est tout de même un peu trop dur pour les armateurs, et je ne pense pas qu'ils puissent l'accepter. Au sujet des allusions faites à l'Harter Act, la question se pose de savoir si l'Harter Act défend ou non la clause « poids inconnu » et nos tribunaux ont, pendant un certain temps, jugé qu'aux termes de l'Harter Act, les clauses « poids inconnu, etc. » étaient nulles et sans effet. Nous avons eu à discuter la question au Tribunal de Marseille encore une fois l'an passé et nous avons obtenu deux jugements disant que la clause « poids inconnu » n'est pas défendue du tout par l'Harter Act parce que cette loi dit qu'il faut marquer sur le connaissement si le poids donné est celui de l'armateur, ou celui du chargeur. Eh bien, le Tribunal a jugé qu'il y avait des faits montrant qu'il y a lieu d'établir une distinction entre les poids de l'armateur qui ont été contrôlés, et le poids du chargeur simplement écrit sur le connaissement et non contrôlé, et que le but de la clause est de protéger l'armateur contre la possibilité d'être rendu responsable pour les poids du chargeur lorsqu'il n'a pas été mis à même de contrôler ces poids.

Le Président. — Je pense qu'il conviendrait peut-être que Sir Norman Hill nous dise si, à son avis, un connaissement rédigé conformément aux Règles doit ou ne doit pas contenir la clause restrictive « poids, qualité et contenu inconnus ».

Sir Norman Hill. — Je ne pense pas, Monsieur. Je pense que votre Commission de rédaction qui a rédigé les Règles telles qu'elles se présentent à l'heure actuelle était clairement d'avis qu'une telle clause ne pouvait être insérée ; et, comme suite à

la remarque qu'a faite M. Dor, vous devez vous souvenir que l'Harter Act a été suivi d'un Act qui est de 1916, aux Etats-Unis, et cet act explique parfaitement que si le transporteur a pesé ou contrôlé, ou s'il a fait le chargement, il ne doit pas employer de mots disant : « ce sont des poids du chargeur » ou « le poids est inconnu ». C'est une question très importante que nous avons à discuter actuellement et je pense que c'est sur la solution appropriée de cette question que, pour une grande partie, repose l'unanimité de l'adoption des Règles. Conviendrait-il à nos amis de Hollande que nous trouvions des mots appropriés pour exclure ou contrôler ces clauses très onéreuses en ce qui concerne le chargement en vrac ? C'est-à-dire laisser les clauses comme elles se présentent actuellement pour ce qui concerne les chargements par colis. Cela, vous le comprenez, laisserait les clauses dans leur état actuel pour toutes les marchandises chargées sur les navires de lignes, sur les transporteurs de marchandises diverses, mais tempérerait ces clauses en ce qui concerne les marchandises en vrac. Maintenant, Monsieur, je suggérerais que nous pourrions le faire en adoptant les mots que nous envisageons pour le moment, c'est-à-dire les stipulations de ce qu'étaient (*b*) et (*c*), en nous réservant lorsque nous arriverons à la subdivision (4) de rédiger cette subdivision (4) de façon à ce qu'elle se présente à peu près en ces termes : « un tel connaissement, délivré au sujet de toutes cargaisons autres que les cargaisons en vrac, constituera la preuve « primâ facie » de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites conformément à ce qui est dit au paragraphe 3 (*a*), (*b*), (*c*) ». Ensuite, commencer de la façon suivante : « Dans le cas de chargements en vrac, le chargeur sera tenu de prouver le nombre, la quantité ou le poids effectivement délivrés aux transporteurs, nonobstant la teneur du connaissement ».

M. Robert Temperley. — Voudriez-vous également modifier l'art. V de façon à faire un connaissement pour chargements en vrac ?

Le Président. — Permettez que nous nous occupions du paragraphe 3, ainsi que de l'allusion qui a été faite au paragraphe 4. Ma tête ne serait pas capable de s'occuper de plus de deux ou trois choses à la fois.

Sir Norman Hill. — Je tiens à m'expliquer bien clairement. Je pense (peut-être n'est-il pas nécessaire de le répéter) que la totalité de ceci va à l'encontre des armateurs et de leur point de vue, mais si les armateurs de lignes régulières le font à la demande des intérêts sur cargaison, ils veulent le faire d'une

façon large. En ce qui concerne les chargements par colis, les Règles resteraient dans l'état où elles sont. Si nous signons un connaissement, c'est pour qu'il soit une preuve *primâ facie* contre nous des faits, c'est-à-dire que le poids et le nombre sont tels qu'ils nous sont donnés par le chargeur. Cela, c'est pour les navires de lignes régulières. Je pense dans l'intérêt des propriétaires de cargaisons, qu'il serait très important d'examiner encore et avec beaucoup de soin la question des chargements en vrac, et c'est pourquoi j'ai suggéré cette distinction.

Sir James Hope Simpson. — Monsieur le Président, Puis-je me permettre une observation ? Il est de la plus haute importance, du point de vue du banquier, qui doit financer la cargaison ou les colis, que le connaissement, à raison duquel il doit faire son avance, établisse d'une façon suffisamment définie quels sont les articles, ou quelle est la marchandise en raison de laquelle l'avance est faite, de façon à ce qu'il puisse se former une opinion personnelle en ce qui concerne la valeur du connaissement. Je pense que la suggestion faite par Sir Norman Hill est très sage. Lorsqu'un connaissement arrive dans les mains d'une banque, elle doit savoir qu'il y a, soit tant de balles de coton, soit tant de sacs de grain, soit tant de tonnes de charbon ; il lui faut savoir exactement quelle quantité de marchandises il y a, et c'est ce que nous désirerions voir dans tout connaissement. Qui doit être responsable pour le poids : c'est encore une question qui nous intéresse. Nous disons qu'il peut y avoir responsabilité de la part de l'envoyeur envers son destinataire, mais c'est au navire que nous devons réclamer. Si le connaissement délivré par le navire dit qu'il y a tant de tonnes, nous disons au navire : vous devez délivrer tant de tonnes. C'est pourquoi je pense qu'il est très important que rien ne soit omis dans le connaissement pour la description des marchandises, et qu'il n'y ait pas d'incertitude au sujet de la responsabilité du navire pour les marchandises décrites au connaissement.

M. Robert Temperley. — Puis-je dire un mot du point de vue de l'armateur de tramp qui embarque des cargaisons en vrac, et, ce faisant, je pense que je puis répondre à une question soulevée par le dernier orateur. Sir Norman Hill a dit que ce projet présenté par nous est né d'une agitation qui a été causée par les particularités (je ne veux pas employer d'autre mot) des connaissements de lignes régulières. Il n'est pas né le moins du monde de difficultés quelconques qu'aient eues les transporteurs de chargements en vrac avec leurs chargeurs. Sans doute ils ont des difficultés, ainsi que nous autres avocats le savons bien, mais il n'y a pas de querelles entre eux d'une façon générale au sujet des termes des connaissements ou des chartes-

parties. Je pense que le gentleman hollandais qui a parlé à ma droite sera d'accord avec moi sur ce point. Telle est la raison, Monsieur, vous devez ne pas le perdre de vue de toute notre discussion. On nous a dit qu'il est nécessaire d'avoir un accord quelconque et peut-être même une législation comme pis aller, parce que les chargeurs qui embarquent leurs marchandises sur des navires de lignes ne sont pas organisés, et que de ce fait ils n'ont pas d'occasion de se réunir pour discuter les termes des connaissements, et que d'ailleurs ils ne peuvent être organisés parce qu'ils sont trop nombreux et trop divers. Il n'en est pas de même en ce qui concerne les chargeurs des grandes catégories de chargements en vrac. Je prends pour exemple le commerce du charbon que je connais très bien. Les exportateurs de charbon sont organisés dans la plupart des pays ; en Angleterre, ils sont parfaitement bien organisés. Ils sont tout à fait à même de discuter un connaissement ou une charte-partie et ils l'ont fait. Et ces connaissements n'imposent pas aux navires les conditions contenues aux paragraphes (*b*), (*c*) et (*d*) de l'article III, clause 3. Les deux parties sont satisfaites et je crois que ces connaissements circulent constamment par centaines, dans les mains des banquiers, et je n'ai jamais entendu dire qu'aucun banquier ait fait une objection quelconque à ce que soit portée dans un connaissement de charbon une clause « poids et quantité » ou « poids et qualité » même « inconnu ». De sorte qu'il n'y a pas de raison d'imposer (*b*), (*c*), (*d*) au grand trafic qu'est l'exportation du charbon ; et je pense que d'autres peuvent prendre la parole ici au sujet d'autres trafics. Puisqu'il en est ainsi, je pense que nous sommes en présence d'un cas incontestable, en ce qui concerne les propriétaires de tramps, pour la liberté de contrat sous ce rapport, et que l'on peut très bien y pourvoir en ajoutant une clause conditionnelle qui pourrait être rédigée dans la journée par la Commission de rédaction et qui nous serait présentée cet après-midi, excluant les cargaisons en vrac des effets de l'article III, clause 3, paragraphes (*b*), (*c*), (*d*). Si vous le faites, vous mettrez de votre coté les armateurs de tramps. Si vous ne le faites pas, vous nous mécontenterez parce que nous disons : En raison des difficultés que les navires de lignes régulières ont avec leurs clients, vous mettez des entraves à notre liberté de contrat d'une façon très sérieuse. Je pense que dans cette théorie j'ai l'appui du gentleman hollandais qui se trouve à ma gauche. Nous sommes tout à fait satisfaits des formules telles qu'elles se présentent, mais nous serions très heureux d'arriver à une entente à condition qu'elle soit possible pour cette section particulière et très importante du trafic maritime.

M. Van Ommeren. — Voulez-vous me permettre de dire un mot

ou deux parce que le Dr Bisschop a cité mon nom comme étant d'accord avec le Code tel qu'il est proposé. Messieurs, laissez-moi dire que je n'ai jamais été membre de la Commission qui a rédigé ce Code. Comme j'étais présent à Londres, le Dr Bisschop a exprimé le désir que j'assistasse aux séances de la Commission qui a rédigé ce Code. De la sorte, en aucune façon, le fait que j'ai été présent ne peut engager les armateurs. Bien plus, je puis dire ceci : c'est que je n'ai jamais pensé un seul instant que ce Code d'affrètement pourrait signifier que l'armateur n'aurait pas la liberté de mentionner le poids et la qualité parce que je crains en ce qui concerne les questions de preuve que si vous adoptez cette clause, le trafic d'outre-mer deviendrait pratiquement impossible.

M. M. M. Mein. — Monsieur le Président, Je désirerais appuyer la motion de M. Temperley en ce qui concerne les chargements de charbon. Notre ami, au nom des banquiers, estime que les armateurs des navires sont responsables pour la quantité portée au connaissement. Mais en ce qui concerne les cargaisons de charbon, les poids sont donnés complètement au moment où elles quittent la mine, et peut-être en certains cas au moment où elles quittent l'élévateur. Mais si un coup de vent vient à souffler, la quantité qui quitte l'élévateur n'arrive pas à la cale du navire, et lorsqu'il s'agit d'une quantité embarquée de, disons, 6 à 8.000 tonnes, vous imaginez fort bien qu'il pourra y avoir un manquant dû aux éléments. Je pense qu'il y a lieu d'examiner cela très sérieusement au sujet des chargements de charbon, et il me semble que nous devons conserver dans nos connaissements les réserves qui y étaient mentionnées par le passé. J'ai eu l'occasion de prendre part aux séances de la Commission de rédaction pour la révision des chartes-parties. Nous nous en occupons pour le moment ; nous n'avons pas encore fini, mais il y a une charte qui a été examinée et agréée entre chargeurs et armateurs. Nous l'avons discutée de part et d'autre, nous sommes arrivés à une décision d'un commun accord, et elle se présente d'une façon excessivement satisfaisante. Cette charte-partie contient au verso un connaissement qui porte la clause « poids, qualité et quantité inconnus ». Nous serions très désireux qu'on nous laisse notre liberté en ce qui concerne ce connaissement.

Le Président. — Avant de continuer la discussion, puis-je rappeler au Comité que toute la question actuelle est celle-ci : à savoir, dans le cas où il y a un manquant ou une inexactitude de description pour le chargement de façon à produire une contestation au point de vue commercial, qui doit, en premier lieu, en être rendu responsable ? Le paragraphe 4 de l'article III

a pour effet de s'occuper de ce que nous appelons, en droit anglais, le fardeau de la preuve et tel qu'il se présente il a simplement pour but de dire que dans le cas de manquant ou de différence de la cargaison pouvant donner lieu à une discussion, l'une ou l'autre partie doit en rendre compte. Tel est l'entier effet de la clause ainsi que je le conçois.

M. Robert Temperley. — Avec grand respect, Monsieur, je ne pense pas qu'il en soit tout à fait ainsi, parce que l'article III, clause 3, stipule d'une façon bien définie que le transporteur doit, sur demande, délivrer un connaissement contenant certaines indications. Ensuite, l'article V dit que s'il ne le fait pas, que si le chargeur et le transporteur s'entendent sur une autre formule, s'ils se mettent d'accord pour omettre (*b*), (*c*), (*d*), le chargeur n'a entre les mains qu'un document non négociable.

Le Président. — Je vous suis.

M. Robert Temperley. — Voilà l'inconvénient de la chose. Jusqu'ici ce document omettant (*b*), (*c*), (*d*) a été un document parfaitement négociable et suffisant pour les banquiers ; et tout le trafic s'effectue au moyen de ce document ; et maintenant nous nous réunissons et disons qu'à l'avenir ce document ne sera plus négociable.

Le Président. — Je pense que M. Temperley et moi nous considérons la question sous un angle différent.

M. de Rousiers. — Monsieur le Président et Messieurs, Parlant au nom des armateurs français, je dirais que je soutiens les vues des armateurs hollandais qui viennent d'être exposées et auxquelles M. Dor a donné son appui. Je pense qu'il est très difficile pour l'armateur d'assumer la responsabilité d'un poids et d'une mesure qui lui sont inconnus. En ce qui concerne l'Harter Act, je ne pense pas réellement que cela soit contraire aux dispositions de l'Harter Act et la preuve en est que, dans les connaissements qui sont en usage actuellement aux Etats-Unis et qui très probablement sont conformes à l'Harter Act, vous trouvez une clause dans le genre de celle-ci : « Toute déclaration au sujet de la quantité, du poids et/ou mesure des marchandises faites dans le connaissement ne doit pas préjudicier au transporteur, à moins que les marchandises aient été comptées, pesées et/ou mesurées avant la délivrance du connaissement ». Je pense que quelque chose dans le genre de cela, peut-être, serait bon et certainement engagerait beaucoup les armateurs français à accepter l'accord.

M. Rudolf. — Je voudrais faire remarquer, Monsieur le Président, qu'en ce qui concerne la clause que M. de Rousiers vient de citer comme figurant dans un connaissement américain, c'est simplement une clause qui y a été laissée, et qui a été rendue nulle et sans effet par la clause superposée, qui est l'Harter Act, dans le connaissement.

Le Président. — Maintenant je pense que nous sommes tout à fait prêts pour nous occuper des amendements. Nous en étions à l'article III, paragraphe 3, (*b*) et (*c*), et la question était de savoir si à la fin de III (*b*) nous devions insérer les mots : « ou des » de sorte que, ainsi que je le comprends, l'armateur soit obligé de donner un connaissement indiquant le nombre de colis ou pièces, ou un connaissement indiquant la quantité ou le poids.

Sir Norman Hill. — Oui.

Le Président. — Il est évident, me semble-t-il, que dans le cas d'un chargement de charbon, le paragraphe (*b*) serait totalement impropre, et que l'on doit convenir que dans ce cas il y aurait une alternative.

Sir Norman Hill. — Cela est juste.

Le Président. — Le Comité accepte-t-il au paragraphe 3 (*b*) d'ajouter les mots : « ou des » (*Accepté*).

M. McConechy. — Je voudrais tout juste demander pourquoi « mesure » est laissé de côté. Vous avez « mesure ». Sir Norman Hill dit que l'on doit laisser de côté le mot « mesure ».

Le Président. — J'arrive précisément à (*c*). Le paragraphe (*c*) est une modification de rédaction.

M. McConechy. — Non.

Le Président. — Paragraphe 3. (*c*) ; je pense que la rédaction doit omettre « (*c*) Le ». La question se pose sur « ou » et « ou mesure ». Je donne la parole à Sir Norman Hill.

Sir Norman Hill. — Monsieur, Au sujet de la mesure je ne sais (les intérêts sur cargaison le savent), si ces intérêts seront à même, avant le chargement, de fournir une déclaration en ce qui concerne la mesure. On m'a dit qu'ils ne pourraient le faire, mais qu'ils pourraient donner le nombre des marchandises qu'ils vont embarquer ou la quantité de ce qu'ils

embarqueront ou le poids. On me dit qu'ils ne seront pas à même de faire une déclaration de la mesure des marchandises qu'ils se disposeraient à embarquer.

M. McConechy. — Dans le cas de marchandises en pièces, vous devez donner la mesure.

Sir Norman Hill. — C'est ce qu'on me dit. Cela intéresse les deux parties, et il est très important que nous trouvions une solution raisonnable entre les deux parties. Cela n'a d'effet que sur le chargeur, sur le propriétaire du chargement, qui est tenu de la mentionner dans sa déclaration, et ensuite, si c'est une déclaration honnête, l'armateur est tenu de transcrire cette déclaration dans son connaissement. Nous devons bien nous rendre compte que nous cherchons les moyens de pourvoir à une opération commerciale qui soit saine.

Le Président. — Quelqu'un a-t-il une observation à faire sur l'amendement combiné de Sir Norman Hill d'introduire « ou » avant « poids » et d'omettre « ou mesure » ?

M. McConechy. — Malgré ce qu'a dit Sir Norman Hill, je suis toujours d'avis que le mot « mesure » doit être conservé. Avant que l'armateur puisse calculer son fret, le chargeur doit lui fournir la mesure des marchandises. Alors il appartient à l'armateur, s'il n'est pas satisfait de la déclaration, de contrôler celle-ci avant de calculer son fret ; mais cette mesure doit être donnée avant que le connaissement ne puisse être délivré.

M. Cleminson. — Je voudrais demander à M. McConechy si le mot « mesure » pour le but qu'il indique ne serait pas compris dans le mot « quantité ». Vous avez le mot « quantité ».

Le Président. — Je me faisais la même réflexion, M. Cleminson. Il me semble que poids et mesure sont des moyens de connaître la quantité. Il peut y avoir d'autres mots nécessaires pour définir. Je ne sais pas. C'est affaire de pratique.

Sir Alan Anderson. — Il me semble, Monsieur le Président, que ce que vous dites est parfaitement correct ; à savoir que les mots « poids ou quantité » suffisent amplement, et qu'en certains cas on fera figurer la mesure, et en d'autres, non ; sur ce point, on reste libre et nous pouvons faire comme bon nous semble, d'une façon raisonnable, comme nous faisons actuellement.

M. McConechy. — Je n'insiste pas outre mesure ; j'essayais

seulement de rendre la situation claire, mais si les armateurs ne sont pas de cet avis, je ne veux pas insister.

Le Président. — Très bien. La question est que le mot « ou » soit inséré après le mot « quantité » dans 3 (*c*). Est-ce adopté (*Adopté*).

Et que les mots « ou mesure » après le mot « poids » soient omis dans 3 (*c*). Est-ce adopté ? (*Adopté*).

L'autre amendement, à la seconde ligne de 3 (*c*), réclamé par Sir Norman Hill est d'introduire les mots « avant que le chargement ne commence ». Comme le chargeur doit fournir la description par écrit pour obtenir un connaissement, il me semble que « avant que le chargement ne commence » est purement une question de rédaction. Le Comité l'accepte-t-il ? (*Adopté*).

Maintenant que (*b*) et (*c*) deviennent une seule clause, le paragraphe (*d*) deviendra (*c*) dans la prochaine clause : Le 3 (*c*) modifié devient « L'état et la condition apparente des marchandises ». Le Comité est-il d'accord ? (*Adopté*).

La question maintenant est que l'article III, paragraphe 3, soit incorporé au projet.

Sir Norman Hill. — Je voudrais proposer ici une clause conditionnelle. Puis-je la lire, Monsieur ?

Le Président. — Je vous en prie.

Sir Norman Hill. — La clause conditionnelle que je propose à la fin du paragraphe est la suivante : « Sous réserve qu'aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne soit tenu de délivrer un connaissement spécifiant des descriptions, marques, nombre, qualité ou poids, dont il a des raisons valables de suspecter la conformité exacte avec la réalité ». Je ne sais, Monsieur, s'il est nécessaire que je fasse aucun commentaire pour appuyer cet amendement, mais, ainsi que je le comprends, tout ce que se proposent les intérêts sur cargaison en réclamant ces Règles, est de faire du connaissement un document réellement sain et digne de confiance pour obtenir du crédit des banquiers, une police d'assurance des assureurs, et d'une façon générale, de le rendre aussi négociable que possible. Maintenant, Monsieur, cela serait très convenable et très efficace entre honnêtes gens, mais il nous semble que ce serait mettre aux mains des gens malhonnêtes un instrument très dangereux, si un homme malhonnête pouvait, en vertu de la clause précédente que vous venez de voter, imposer à l'armateur qu'il délivre, à sa demande, un connaissement décrivant une cargaison que l'ar-

mateur sait parfaitement n'avoir jamais été mise à bord. C'est pourquoi nous avons fait cette réserve que, si l'armateur a des raisons valables de suspecter que les déclarations faites par le chargeur ne donnent pas d'une façon exacte et conforme à la réalité la description des marchandises, l'armateur est dispensé de donner suite à la demande, c'est-à-dire qu'il est dispensé de la responsabilité de mettre sur les marchés du monde ce qu'il sait être, ou qu'il a des raisons valables de soupçonner être, un document malhonnête.

M. Robert Temperley. — Puis-je vous demander une chose ? Vous avez lu le mot « qualité », ne serait-ce pas « quantité » ?

Sir Norman Hill. — C'est « quantité » en effet. Je vous en fais mes excuses.

Le Président. — « Marques, nombre, quantité ». Sir Norman Hill propose que l'on ajoute à la clause, une clause additionnelle spécifiant que « aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de délivrer un connaissement spécifiant des descriptions, marques, nombre, quantité ou poids dont il a des raisons valables de suspecter la conformité exacte avec la réalité ». Quelqu'un a-t-il une observation à présenter ?

Sir Alan Anderson. — Ne serait-ce pas le moment de nous occuper de la difficulté des chargements en vrac ? Je suis personnellement intéressé pour les navires qui transportent des chargements divers, peut-être puis-je me présenter comme impartial.

Le Président. — Puis-je dire que Sir Norman Hill m'a remis le projet d'amendements sur la clause 4 du même article qui soulèvera cette question. Quelqu'un a-t-il une observation à faire au sujet de la clause conditionnelle ? La question est que cette clause conditionnelle soit ajoutée à la clause. Est-ce adopté ? (*Adopté*).

M. Robert Temperley. — Je pense qu'il m'est difficile d'accepter la suggestion que la chose sera l'objet d'une disposition de la clause 4. Il me semble que sa place logique est ici. Nous avons dit que le connaissement devrait contenir certaines choses et la clause conditionnelle que nous voulons est une clause conditionnelle stipulant que dans le cas de cargaison en vrac, le connaissement n'ait pas besoin de contenir les détails mentionnés dans les nouveaux § (*b*) et (*c*). Sa place logique est tout simplement ici. Si vous ne la placez pas ici, vous constaterez que pendant toute la discussion du Code, vous devrez constamment vous assurer que vous n'oubliez pas un point quelque part.

Le Président. — Je ne veux pas dogmatiser à ce sujet. Mon impression est que la clause 4 de l'article III devrait être lue avec la clause 3 et se complèteraient l'une l'autre, mais je ne le garantis pas au Comité.

M. Robert Temperley. — J'appuie la suggestion. C'est une question de rédaction qui sera laissée à l'examen de la Commission de rédaction.

Le Président. — Je suis sûr que la Commission de rédaction que le Comité général se propose de désigner examinera la chose avec d'autres clauses.

M. Robert Temperley. — Verriez-vous un inconvénient quelconque à ce que nous y revenions si nous le jugeons nécessaire ?

Le Président. — Il n'y aura pas de difficulté à y revenir. La Commission de rédaction révisera le projet suivant les indications que nous lui donnerons, et le tout restera ouvert à la discussion après les recommandations de la Commission.

M. Robert Temperley. — Je vous remercie. Je n'ai mentionné cela que parce que le sentiment général ici est que cette clause 3 était l'endroit convenable.

Le Président. — Je ne me suis pas formalisé le moins du monde de ce que la chose ait été signalée. J'exposais simplement mon opinion afin d'avancer. La question est que la clause 3 de l'article III, ainsi modifiée, soit incorporée au projet ? Est-ce adopté (*Adopté*).

La clause 4 est ainsi conçue : « Un tel connaissement constituera la preuve *primâ facie* de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites ». Il a été donné avis de divers amendements. Le premier de ceux-ci est l'amendement demandé par Sir Norman Hill.

M. Robert Temperley. — Je regrette beaucoup d'interrompre, mais des membres qui ne sont pas britanniques me chargent de demander à Sir Norman Hill s'il verrait un inconvénient à ce qu'on remplace le mot « suspecter (*suspect*) » par le mot « croire (*believe*) » ou quelque mot analogue.

Lord Phillimore. — Nous avons voté ce texte.

Le Président. — Je pense qu'il faudra soumettre la chose au Comité de rédaction. Il doit y avoir un Comité de rédaction. Il faudra lui soumettre cette observation.

M. Robert Temperley. — Je suis très obligé.

Sir Norman Hill. — L'amendement que nous proposions est d'inclure à la fin du paragraphe 4 « suivant ce qu'il est dit aux paragraphe 3 (*a*), (*b*) et (*c*) ». Le but que nous nous proposons est d'insister sur le point qui est exposé dans l'Harter Act et dans diverses autres lois, à savoir que ce qui constitue la preuve *primâ facie* envers l'armateur, c'est la déclaration qu'il reçoit du chargeur. C'est tout. Voilà le premier amendement. Dois-je parler maintenant de la clause conditionnelle ?

Le Président. — Non, Sir Norman, sur la clause 4 vous m'avez remis un amendement qui restreindrait le mot « connaissements » aux connaissements délivrés pour tous chargements autres que des chargements en vrac.

Sir Norman Hill. — Oui, je le regrette. Je ne m'occupais que des amendements apportés à la formule imprimée.

Le Président. — Oui ; mais vous devez les prendre dans leur ordre.

Sir Norman Hill. — La suggestion que je voudrais hasarder, afin de donner satisfaction à la question posée au sujet des chargements en vrac, est, après le mot « connaissement », d'insérer les mots « délivré pour tous chargements autres que des chargements en vrac » de sorte que le paragraphe se lise : « Un tel connaissement, délivré pour tous chargements autres que des chargements en vrac, constituera la preuve *primâ facie* de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites suivant ce qu'il est dit au paragraphe 3 (*a*), (*b*) et (*c*) » et ensuite ajouter ces mots : « Dans le cas de chargements en vrac, le chargeur sera tenu de faire la preuve du nombre, de la quantité ou du poids effectivement remis au transporteur, nonobstant le connaissement ».

Le Président. — « Sera tenu, en cas de réclamation ».

Sir Norman Hill. — Parfaitement. « Sera tenu, en cas de réclamation ».

Le Président. — Ces amendements successifs soulèvent une question de principe, je pense, et je veux proposer l'amendement suivant les formes. La question est que, après les mots « un tel connaissement », soient insérés les mots « délivré pour tous chargements autres que des chargements en vrac ».

M. Robert Temperley. — Monsieur le Président, Puis-je demander à Sir Norman Hill comment il définit un chargement

en vrac (bulk cargo) ? Est-ce un chargement complet ? parce que nous avons fréquemment des cas d'envois de jute, par exemple, où un certain nombre de chargeurs expédient ce qu'on pourrait appeler des chargements partiels, et en même temps, ces chargements constituent un chargement complet, ou même ils pourraient être considérés comme des chargements en vrac. Si Sir Norman Hill nous faisait connaître ce qu'il a dans l'esprit, comment il définit un chargement en vrac, je pense que cela serait d'une certaine utilité.

Sir Norman Hill. — J'éprouve ici une gêne. Comme vous le savez, Monsieur, ce n'est pas une question de ma compétence ; c'est une question que les armateurs de tramps réclament d'une façon très urgente, et j'estime qu'il est absolument essentiel que nous obtenions leur appui, si nous voulons aller jusqu'au bout des Règles, et j'ai employé le mot dont ils ont fait usage. Je ne pense pas qu'ils aient clairement dans l'idée le chargement complet qui se compose de chargements partiels : par exemple, vous pouvez avoir un chargement complet de grains et je pense que c'est de cela qu'ils veulent parler.

M. Rudolf. — Un seul chargement.

Sir William J. Noble. — Tout ce qui n'est pas chargé en lots ou en paquets qui puissent être comptés.

Sir Norman Hill. — J'avais dans l'idée un chargement de bois.

Sir William J. Noble. — Un chargement de bois peut être compté. Un chargement de charbon, ou un chargement comme du grain en vrac, ne peut être compté.

Le Président. — Je pense, peut-être, s'il y avait un certain échange de vues présentement pendant que la discussion se poursuit, que Sir Norman Hill pourrait trouver des mots appropriés. Afin de lui en donner l'occasion, je vais appeler M. Knottenbelt.

M. Knottenbelt. — Le Dr Van Slooten va dire quelques mots sur le sujet.

Le Président. — Très bien. Donc, je donne la parole au Dr Van Slooten à la place de M. Knottenbelt.

Dr Van Slooten. — Monsieur le Président, Je désirerais faire une observation au sujet des remarques préliminaires qui

ont été présentées à l'Assemblée ici. Il me semble que tout l'article actuellement en discussion pourrait être adopté dans la forme où il se présente et qu'après, lorsque nous le considérerons à nouveau pour l'adapter à l'usage universel, il pourra nous paraître qu'il serait bon de trouver une « rédaction » différente dans les mots, et que nous devrons reprendre l'examen du texte de cet article, afin de le rendre pratique pour nous tous, c'est-à-dire de le rendre applicable et en conformité avec la pratique non seulement des tribunaux anglais mais également des tribunaux du Continent. Nous arriverons, sans aucun doute, à satisfaire les désirs de toutes les parties intéressées.

Je suggère, en conséquence, que la meilleure solution serait d'adopter l'article tel qu'il se présente, à la condition, toutefois, que la Commission de rédaction l'examinera à nouveau de façon à l'adapter à toutes les opinions différentes qui prévalent en Angleterre et sur le Continent, auprès des tribunaux, en ce qui concerne le fardeau de la preuve.

M. Knottenbelt. — Dans ce cas, nous ne devons pas l'adopter, mais je pense que nous devons laisser cet article sans voter à son sujet d'une façon formelle. C'est en réalité la proposition du Dr Van Slooten formulée d'une autre manière. L'effet en est le même.

Le Président. — Monsieur Knottenbelt, L'effet de l'adoption pour le moment est simplement d'incorporer les mots adoptés, dans le projet dans sa forme définitive qui sera révisée pour nous, par la Commission de Rédaction, avant que nous n'adoptions les Règles définitivement. C'est une adoption provisoire. Elle renvoie l'examen du texte à la Commission de rédaction.

M. Knottenbelt. — Alors, je ne voudrais pas qu'il soit dit dans le Rapport que les armateurs anglais ont proposé cet article.

Le Président. — Le Secrétaire va en prendre note.

M. Knottenbelt. — Il pense que les Français feront de même. M. de Rousiers parlera probablement au nom des Français sur cela, qui est contraire aux principes de la loi française.

M. Dor. — Je pense que les mots « cargaison en vrac » (bulk cargo) sont quelque peu mal choisis et si on les remplaçait par les mots « chargement complet » (full cargo) il n'y aurait aucune espèce de difficulté. (*Non, non*). Je vous ferai remarquer que dans le projet de loi français auquel j'ai déjà fait allu-

sion, vous trouverez à l'article 6 qu'il est stipulé que « les chartes-parties qui s'appliquent à la moitié au moins de la cargaison ne seront pas soumises aux dispositions du projet », de sorte qu'à chaque fois qu'il y a une charte-partie s'appliquant à au moins la moitié de la cargaison, elle se trouvera exclue des limites du projet.

M. C. R. Dunlop, K. C. — Puis-je suggérer comme amendement à la clause 4 : « Un tel connaissement, délivré au sujet de marchandises — en employant le mot « marchandises » au lieu de « chargements » — ; le mot « marchandises » étant le mot employé dans le paragraphe précédent — délivré au sujet de toutes marchandises autres que les marchandises en vrac » ; et alors donner des marchandises en vrac une définition, sous la forme d'une nomenclature, et non une définition absolue ; définition que nous mettrions à la suite de celles que nous avons prévues à l'Art. I. Cela, je crois, entraînerait l'approbation des armateurs de tramps.

Le Président. — Je pense que le Comité sera d'accord qu'il y a là une suggestion très commerciale de la part de M. Dunlop. Qu'en pense Sir Norman Hill ?

Sir Norman Hill. — Je l'accueille très volontiers, Monsieur.

Le Président. — Très bien. Donc l'amendement se présentera de la façon suivante : Insérer après le mot « connaissement » les mots « délivré au sujet de toutes marchandises autres que des marchandises chargées en vrac suivant définition incluse » ou « suivant définition ci-dessous » stipulant qu'il doit y avoir une définition. La question est qu'après le mot « connaissement » les mots « délivré au sujet de toutes marchandises autres que des marchandises chargées en vrac, suivant définition donnée dans les présentes Règles » soient insérés.

M. Rudolf. — Je pense que la seule chose à dire à ce sujet est que, lorsque quelqu'un fait des amendements, il doit le faire en tenant ses yeux largement ouverts. Je pense que nous allons directement à l'encontre des termes de l'Harter Act et je pense que c'est une question très importante, particulièrement en ce qui concerne les chargements de grains.

M. Cleminson. — Ç'aurait été un très grand avantage si nous avions eu ici un avocat américain. Mais je ne pense pas que nous allions à l'encontre de l'esprit de l'Act américain. J'ai examiné l'Act de 1916, hier seulement, et il prévoit une grande distinction entre le cas où l'armateur prend la responsabilité du

chargement, et le cas où le chargeur prend la responsabilité du chargement. Je pense que dans le cas de chargement complet toutes les opérations d'embarquement sont dans les mains de l'affréteur ou du chargeur. Dans le cas de charbon, les certificats sont sous le contrôle du chargeur de charbon, et dans le cas de grains, les certificats sont dans les mains des marchands. Cela est, je pense, prévu par le principe, et je ne pense pas que nous devions rencontrer aucune difficulté de la part des américains.

Le Président. — Quelqu'un a-t-il quelques observations à présenter ? Donc la question est que après le mot « connaissement » soient insérés ces mots « délivré au sujet de marchandises autres que les marchandises chargées en vrac ainsi qu'elles sont définies dans les présentes Règles ». Le Comité est-il d'avis que ces mots soient insérés ? (*Adopté*).

Sir Norman Hill. — Avez-vous modifié les autres mots ?

Le Président. — Sir Norman Hill a un nouvel amendement.

Sir Norman Hill. — Voudriez-vous suggérer de modifier les mots.

Le Président. — M. Paine a un amendement.

M. W. W. Paine. — Je me trouve dans un certain embarras au sujet de cet amendement, en présence de tant d'avocats si distingués en matière maritime qui, je crois, en savent beaucoup plus long que moi sur ce sujet, mais il y a une réflexion du point de vue des banquiers au sujet de la clause 4. Je pense que nous avons toujours considéré jusqu'ici qu'un connaissement, en tout cas un « connaissement d'embarquement » (shipped bill of lading) est non seulement une preuve *primâ facie* de la réception par le transporteur mais est également une preuve de l'embarquement des marchandises ; et il y a un autre point qui est très important du point de vue des banquiers : nous avons toujours considéré qu'un connaissement était une preuve *primâ facie* de la date d'embarquement. C'est une question très importante du point de vue des banquiers et je ne vois pas pourquoi ces connaissements, qui sont des connaissements particuliers en raison des présentes Règles, seraient différenciés du connaissement commun tel qu'il a été considéré jusqu'à maintenant, et en vertu du principe « expressio unius est exclusio alterius », si nous adoptons cela sans nous référer à ces deux questions, à savoir, que le connaissement est une preuve du chargé et de la date du chargé, nous pourrions rencontrer une difficulté en ce qui concerne les autres connaissements.

Le Président. — Je serais heureux que Sir Norman Hill et les représentants des armateurs veuillent bien examiner si le mot « chargé » n'est pas compris dans les mots « reçu par le transporteur » dans l'intention des parties ; s'il y a une intention quelconque de se départir de l'opinion *prima facie* qu'un connaissement est une reconnaissance du chargé, et une reconnaissance du chargé à la date ou avant la date de la délivrance du connaissement ?

Sir Norman Hill. — Monsieur, Les Règles prévoient que nous devons délivrer un connaissement d'embarquement (shipped bill of lading), mais les Règles envisagent clairement et nos amis les banquiers insistent sur ce point qu'elles doivent prendre en considération une autre formule (*Murmures d'approbation*) et c'est la formule « Reçu pour embarquement ». La formule « reçu pour embarquement » ne comporte pas embarquement. Elle le dénie. Elle est délivrée, et délivrée à dessein, avant embarquement (*Murmures d'approbation*).

M. Paine. — Puis-je suggérer, afin d'aller au devant de la question soulevée par Sir Norman Hill — je suis parfaitement d'accord avec lui bien que nous ayons beaucoup à dire au sujet des connaissements « reçu pour embarquement » — : « Un tel connaissement, lorsque c'est un connaissement « embarqué », doit être la preuve *primâ facie* », et ensuite ajouter les mots que j'ai proposés.

Le Président. — Ne discutons-nous pas en réalité une question de mots ? L'art. V, qui est la proposition d'introduire un reçu des marchandises qui ne soit pas un connaissement au sens commercial du mot, est une proposition à part. Ce que M. Paine désire faire, ainsi que je le conçois, c'est de formuler des règles au sujet de documents qui soient des documents négociables, à savoir des connaissements de l'ancien système.

M. Paine. — C'est bien cela.

Sir Norman Hill. — Le connaissement « reçu pour embarquement », les banquiers le désirent et insistent pour le considérer comme un document négociable. Il n'y a pas de dispositions spéciales dans l'Art. V. Je ne pense pas que cet article réponde à la question de M. Paine. Si M. Paine a en vue un connaissement disant : « embarqué à bord » de tel ou tel navire et qu'il y ait une date sur ce document, c'est une preuve *primâ facie* qu'il est vrai que la marchandise était à bord ce jour-là (*Murmures d'approbation*). Nous n'avons pas besoin de déclaration pour renchérir sur ce point, mais les intérêts sur

cargaison ont besoin de la déclaration constituant preuve *primâ facie* contre l'armateur d'un grand nombre de faits qu'il ne connaît pas, qui lui ont été déclarés par le chargeur, et qu'à la requête du chargeur, l'armateur a fait figurer sur ce connaissement. C'est de cela que vous faites une preuve *primâ facie* contre l'armateur. Je pense que tout cela est mal, mais c'est ce que vous faites. Mais l'armateur n'a jamais douté pour un instant que s'il signe le premier janvier un connaissement « embarqué à bord » de tel ou tel navire, tout tribunal, dans tous pays, le tiendra responsable.

M. Paine. — Je n'aurais jamais douté de cela le moins du monde, mais la question se pose de savoir si, alors que vous dites une chose, vous ne permettez pas qu'on suggère que l'autre chose n'est pas incluse.

Lord Phillimore. — Je pense que M. Paine n'a pas besoin de s'effrayer. Sir Norman Hill a parfaitement raison. Si un connaissement dit : « J'ai reçu le (tel ou tel jour) pour embarquement » cela signifie que l'on a reçu pour embarquement à telle ou telle date. S'il dit « je l'ai embarqué le .... » telle ou telle date, cela signifie qu'on l'a chargé. Il n'y a rien sur la terre pour lui permettre de sortir de cela sauf à prouver qu'il y a fraude de son capitaine qui l'a induit en erreur. Il en va tout autrement pour ces questions que pour les questions de poids et de quantités et de description, qui, comme nous le savons, ne sont pas des choses que le transporteur connaît nécessairement. Le transporteur sait très bien qu'il a reçu les marchandises, et il sait parfaitement qu'il les a reçues le 1er ou le 2. Je pense que ce serait une grande erreur d'ajouter un mot de plus ici.

M. Paine. — Je vous remercie beaucoup, parce que j'ai soulevé la question en réalité qui avait été soulevée par les banquiers et j'en ai demandé la discussion afin d'être complètement éclairé à ce sujet. Je pense que je puis accepter ce qui a été dit et renoncer à l'amendement.

Le Président. — L'amendement est donc annulé. Sir Norman Hill, je pense que vous proposez maintenant un amendement à l'effet d'ajouter des mots à la fin de la clause 4 ? Avez-vous votre formule ? « Dans le cas de chargement en vrac ».

Sir Norman Hill. — Oui. Ce sera maintenant : « Dans le cas de marchandises chargées en vrac ».

Le Président. — Non. Vous aviez précédemment : « suivant ce qui est dit au paragraphe 3 (*a*), (*b*), (*c*) ».

Sir Norman Hill. — Oui, je vous demande pardon. J'expliquais le but de ces mots « suivant ce qui est dit au paragraphe 3 (*a*), (*b*), (*c*) ».

Le Président. — Le Comité avait donné son adhésion sur ce point en principe.

Sir Norman Hill. — Ensuite, après cela, ajouter : « Dans le cas de marchandises chargées en vrac, le chargeur doit, sur réclamation, être tenu de prouver le nombre, la quantité, ou le poids réellement délivré au transporteur nonobstant le connaissement ».

Sir William J. Noble. — Vous ne demandez pas le mot « nombre » en ce qui concerne le chargement en vrac ?

Le Président. — Non.

Sir Norman Hill. — Non, je suppose que non.

M. C. R. Dunlop. — Vous le réclamez en ce qui concerne le bois. Le bois peut être un chargement en vrac, et en conséquence vous avez besoin du nombre de pièces.

Le Président. — Est-ce que cela ne serait pas compris dans le mot « quantité », M. Dunlop ?

M. C. R. Dunlop. — Je pense que cela pourrait l'être probablement.

M. Cleminson. — Je pense que nous devrions conserver le mot employé ici, « nombre », parce que nous devons employer tous les mots qui ont été employés antérieurement dans le paragraphe précédent.

Le Président. — Voudriez-vous contrôler et voir quels sont les mots ?

Sir Norman Hill. — Le mot est « nombre ». Je répétais les mots qui avaient été employés dans les § (*b*) et (*c*).

Le Président. — Il ne peut y avoir aucun inconvénient en cela, mais les membres apprécieront. La question est que les mots lus par Sir Norman Hill soient insérés à la fin de la clause 4 de l'article III. Le Comité est-il d'accord ? (*Adopté*).

Ensuite, la question est que cette clause 4, ainsi modifiée, soit incorporée au projet. Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Clause 5. — « Le chargeur sera réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des description, marques, nombre, quantité, poids et mesure, tels qu'il les a fournis et le chargeur devra garantir le transporteur contre toutes pertes, dommages et frais provenant ou résultant d'inexactitude ». La question est : cela doit-il être incorporé au projet ?

Sir Norman Hill. — Je pense que « et mesure » doit disparaître. Nous avons supprimé « mesure » précédemment.

Le Président. — Donc, Sir Norman Hill propose de modifier en insérant après le mot « quantité » et à la seconde ligne, le mot « et » et en omettant après le mot « poids » les mots « et mesure ». Est-ce adopté ? (*Adopté*).

La question est que cette clause 5, ainsi modifiée, soit incorporée au projet. Est-ce adopté ?

M. Paine. — Il y a un nouvel amendement, Monsieur le Président : « Résultant d'inexactitudes *dans ladite description* », y a-t-il lieu d'ajouter, je pense, à la fin de la clause. « Résultant d'inexactitudes », en général, n'est pas ce qu'on veut dire, mais d'inexactitudes « *dans ladite description* ».

Le Président. — Lord Phillimore est-il d'accord ?

Lord Phillimore. — Je pense que c'est bon.

Le Président. — M. Paine propose d'ajouter à la fin les mots « dans ladite description ». Est-ce adopté ?

Lord Phillimore. — Je remarque une chose. Ce n'est pas description de marques. La description n'est qu'un des termes de l'énumération « description, marques, nombre, quantité et poids », de sorte que nous ne devons pas employer « inexactitudes dans ladite description ». Je me demande si nous devons dire « inexactitudes dans lesdits description, marques, nombre, quantité et poids » ou si nous devons employer des termes généraux qui les renfermeraient tous. « Description » n'est pas un terme général ; nous en avons fait un terme particulier.

M. Paine. — « Dans les détails qui précèdent ».

Lord Phillimore. — Cela irait ; ou « résultat d'inexactitudes dans les détails qui précèdent » ; ce sont des mots de ce genre qu'il nous faut.

Le Président. — Disons-nous « détails qui précèdent » ou « lesdits détails » ?

Lord Phillimore. — « Lesdits détails ».

Le Président. — « Lesdits détails ». Je pense que ce serait le vrai terme. Lord Phillimore est d'accord. Ce n'est qu'une question de rédaction. Donc je vais lire la clause telle qu'elle se présente avec ses modifications : « Le chargeur sera réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des description, marques, nombre, quantité et poids, tels qu'il les a fournis, et le chargeur devra garantir le transporteur des pertes, dommages et dépenses de toutes sortes provenant ou résultant d'inexactitude dans lesdits détails ». Est-il adopté que la clause 5 soit incorporée au projet ? (*Adopté*).

Sir Norman Hill a annoncé une nouvelle clause après la clause 5.

Sir Norman Hill. — Avec votre permission, Monsieur. Comme nous le savons tous, une clause est très généralement insérée dans les connaissements, stipulant que toute réclamation doit être faite avant l'enlèvement des marchandises. C'est une clause très commune. On y a fait des objections en disant qu'elle était trop onéreuse pour les propriétaires de chargement et on a employé d'autres variétés de clauses : j'en ai vu qui spécifient que la réclamation doit être faite dans les dix jours après l'enlèvement ; j'en ai vu prévoyant vingt jours après l'enlèvement, et j'en ai vu prévoyant quatre-vingt-dix jours après l'enlèvement. Ensuite il y a une autre forme de clause qui est très communément employée stipulant que le navire est déchargé de responsabilité à moins qu'une action en justice ne soit commencée avant une période déterminée. J'ai vu trois mois ; j'ai vu six mois ; j'ai vu douze mois. Je pense que dix-huit mois sont la plus longue période prévue. Eh bien, dans les clauses que nous avons votées, nous imposons en vérité une très lourde responsabilité à l'armateur. Nous savons tous que, d'ordinaire, il ne vérifiera pas et qu'il n'a pas la faculté de vérifier les faits qui lui sont indiqués par les propriétaires de marchandises, les chargeurs. Vous pouvez l'en blâmer, mais cela ne sera pas fait ; nous savons tous que cela ne sera pas fait et nous savons tous que si cela était fait, le coût du transport en serait considérablement augmenté et que, par suite, le fret serait augmenté suivant l'offre et la demande du marché. Vous faites de l'acceptation de ces déclarations une preuve *primâ facie* contre l'armateur. Ce que nous proposons est que si le destinataire enlève les marchandises sans faire de protestations, l'enlèvement soit une preuve *primâ facie* contre le destinataire du chargement qu'il a reçu le même chargement que celui qui a été remis à l'armateur. Ceci n'empêche pas une réclamation. Le but en est simplement, ainsi que l'a dit le Prési-

dent, que la personne qui sera responsable pour le manquant ou qui devra prouver le manquant au cas où une réclamation sera faite, soit le réceptionnaire des colis s'il les enlève du quai sans faire de protestation. Je pense que ceci constitue une clause tout à fait juste et raisonnable entre les parties. Je pense que c'est mettre le destinataire sur un même pied de justice que celui prévu pour l'armateur. En fait, je pense que vous êtes beaucoup plus coulants pour le destinataire du chargement, que pour l'armateur. Le destinataire du chargement aura beaucoup plus de facilité de se rendre compte s'il a une réclamation que l'armateur n'en a de se rendre compte que les marchandises qui lui sont remises sont conformes aux indications que le chargeur lui a données. Les mots que nous proposons d'insérer sont ceux-ci : « A moins qu'une notification écrite d'une réclamation pour perte ou dommage, ou la nature générale de cette réclamation, ne soit signifiée par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant l'enlèvement des marchandises, ledit enlèvement constituera une preuve *primâ facie* de la délivrance par le transporteur des marchandises décrites au connaissement, et en tout cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour perte ou avarie à moins qu'une action en justice ne soit intentée dans les douze mois de la délivrance des marchandises ».

Le Président. — La question est que la nouvelle clause proposée soit maintenant examinée. Le Comité consent-il à ce qu'elle soit examinée ? (*Adopté*).

M. Paine a donné avis d'un amendement à cette nouvelle clause proposée traitant des questions que Sir Norman Hill a discutées.

M. Paine. — Je ne me propose pas d'exposer cet amendement. Je ne veux pas barrer le chemin à M. McConechy s'il désire le proposer. Je suis parfaitement satisfait avec l'explication de Sir Norman Hill.

Le Président. — M. McConechy, désirez-vous proposer cet amendement ?

M. McConechy. — Je propose — cela va beaucoup plus loin que ce qu'a dit Sir Norman Hill — que nous supprimions le mot « avant » et que nous ajoutions « dans les quinze jours après l'enlèvement ».

Sir Norman Hill. — Non.

Le Président. — La parole est à M. Dor.

M. Howard Robinson. — Je désirerais appuyer cette proposition, Monsieur le Président et Messieurs.

Le Président. — J'avais donné la parole à M. Dor, M. Robinson.

M. Dor. — Il peut intéresser le Comité de connaître les dispositions de la loi française à ce sujet. Suivant l'article 435 du Code français, un avis par écrit doit être donné dans les 24 heures qui suivent l'enlèvement des marchandises et cet avis par écrit n'est pas la seule chose requise, mais il doit y avoir une protestation, soit par officier ministériel ou tout au moins par lettre recommandée ; et ensuite, la demande en justice doit être introduite dans le délai d'un mois. Telles sont les dispositions de la loi française et je puis dire qu'elles ont toujours un excellent effet. Lorsque les commerçants ont réclamé que le projet de loi soit voté par le Parlement, ils n'ont jamais soulevé aucune objection à ces dispositions. Dans le nouveau projet de loi que nous proposons et qui va être soumis au Parlement français, ces dispositions de l'article 435 ont été maintenues. Je suggère que quinze jours ne seraient pas acceptés. Si vous mettez quinze jours, vous pouvez sûrement aussi bien mettre rien du tout, parce que si le commerçant doit donner avis quinze jours après l'enlèvement des marchandises du magasin ou du quai, l'armateur n'a aucun moyen possible de contrôler la réclamation ou de s'assurer si elle est bien ou mal fondée. En conséquence, je demande à appuyer l'amendement de Sir Norman Hill.

Je puis ajouter que je pense que l'article 435 de notre Code existe également dans la plupart des Codes du Continent. En conséquence, il n'y aurait aucune espèce de difficulté de faire adopter ce principe dans toutes les législations du Continent.

M. Howard Robinson. — Monsieur le Président et Messieurs, Je voudrais appuyer l'amendement de M. McConechy parce que de nos jours, le vol est pratiqué si facilement et avec une telle habileté, que je ne pense pas que le destinataire serait capable de découvrir beaucoup de ses pertes avant que ses colis ne soient arrivés dans son magasin.

Le Président. — Puis-je faire remarquer à M. McConechy et à M. Robinson que toute cette discussion est provoquée par la formule que Sir Norman Hill a introduite : à savoir que si après l'enlèvement des marchandises il y a quelque motif manifeste pour réclamer et qu'une réclamation est formulée, la personne qui a motif manifeste à réclamer doit prouver que le motif de réclamation existe, et que l'armateur n'est pas libéré des actions

judiciaires s'il lui est montré des faits dont il n'a pas eu connaissance.

Sir Norman Hill. — C'est bien cela, Monsieur. Puis-je faire remarquer en réponse à l'objection que M. McConechy a soulevée et en réponse au Code français qu'il y a sûrement une différence essentielle entre une clause qui rend non-recevable une réclamation et une clause qui déplace le fardeau de la preuve. Si nous voulions opposer une fin de non-recevoir à la réclamation, il serait évidemment nécessaire que nous disions : « tant de jours après l'enlèvement », mais comme nous voulons simplement déplacer le fardeau de la preuve, alors sûrement le moment à envisager est celui où la réclamation est formulée. Nous connaissons tous l'ingéniosité des voleurs, mais je ne pense pas que le destinataire du chargement ait autant de chance de découvrir si le voleur a opéré que l'armateur n'en a de découvrir s'il a opéré au moment où il a reçu le chargement. Je pense qu'il y a là une double difficulté, et nous avons essayé de nous maintenir dans l'esprit du Code ; nous ne faisons que de déplacer le fardeau de la preuve ; nous ne rendons pas les réclamations irrecevables.

M. Dor. — C'est, en réalité, beaucoup plus modéré que la loi française ou continentale.

Sir Anderson. — Un autre point à l'appui de l'objection de Sir Norman Hill est lorsque l'habile voleur opère sur terre. Le voleur qui opère en mer se contente de démolir la caisse et la met de côté sur le quai. Nous avons tous une grande difficulté à découvrir le vol et cela provient précisément de ce que nous ne pouvons pas envoyer nos chargements sur toutes les voies ferrées du monde en assumant tout le fardeau de la preuve, et c'est pourquoi nous réclamons cette protection.

L'hon. John McEwan Hunter. — Il y a tout juste une objection à l'argument de Sir Norman Hill au sujet des possibilités offertes au destinataire de se rendre compte de l'avarie ou de la perte de la cargaison, comparativement à celles offertes à l'armateur. Il y a une différence que je désire signaler : c'est que l'espace de temps entre l'expédition et l'embarquement est moindre ; et qu'il n'y a pas tant de chance pour qu'il y ait vol ou avarie entre la fabrique ou la manufacture et le navire. Mais il y a un long voyage et beaucoup d'occasions pour les gens qui manipulent ces marchandises, s'ils ne sont pas spécialement honnêtes, ce qui rend le risque infiniment plus grand et en conséquence le destinataire des marchandises prend la totalité de ce risque dans un temps très court. C'est-à-dire qu'il prend livraison, et avec cette livraison il prend le risque de vol et d'autres dommages qui peuvent s'être produits au cours des voyages. Il

y a un risque très petit entre le chargeur et l'armateur. En conséquence, je pense que le délai supplémentaire suggéré par M. McConechy est certainement digne d'être pris en considération (*Murmures d'approbation*).

Lord Phillimore. — Je pense que cette clause souffre de la façon dont elle a été rédigée. J'avoue que j'ai eu quelques difficultés et que j'ai hésité assez longtemps avant de la comprendre parfaitement. Je crois comprendre que le but de la clause est celui-ci : si le destinataire, avant que les marchandieses ne soient enlevées, dit : Il y a quelque chose d'anormal là, alors c'est à l'armateur de faire la preuve pour s'exonérer, mais si le destinataire attend que les marchandises soient enlevées, alors c'est à lui de faire la preuve qu'il y a quelque chose d'anormal.

Sir Norman Hill. — C'est tout.

Lord Phillimore. — C'est tout. Je pense qu'on aurait pu rédiger la clause d'une façon qui l'aurait rendue plus facilement intelligible. Entre autres choses, j'ai remarqué ceci : c'est « une preuve *primâ facie* de la délivrance par le transporteur des marchandises décrites dans le connaissement ». Les « marchandises décrites » ne signifient pas nécessairement les « marchandises telles qu'elles sont décrites » : 6 balles de soie de telle et telle qualité ou dimension, ou mesure, ou poids, ou quelque chose de ce genre ; vous avez reçu cela : vous n'avez plus aucun droit à faire une réclamation quelconque à ce sujet. Je pense que cela signifie « telles qu'elles sont décrites dans le connaissement ». Et j'avoue également que je pense qu'il aurait été mieux de formuler la clause de cette façon : Si le destinataire donne avis avant l'enlèvement des marchandises, — des termes quelconques pour exprimer que le fardeau incombe à l'armateur ; — s'il donne avis après l'enlèvement des marchandises, le fardeau lui incombe.

C'est une question tout à fait différente, Monsieur, mais sur la même clause. Nous ne votons pas un Act de Parlement ou un projet de loi. Ainsi que je le conçois, nous ne faisons que d'incorporer des clauses dans un connaissement. Je doute fort que les tribunaux feraient attention à une limitation de responsabilité pour ce qui concerne le temps telle que nous la mettons dans le connaissement. Cette dernière clause « et le navire doit être déchargé de toute responsabilité à raison de perte ou d'avarie à moins qu'une action en justice ne soit intentée dans les douze mois après la délivrance des marchandises » me semble être une législation. De toute façon, je pense qu'il faudrait l'exprimer d'une autre manière. On dirait que nous voudrions établir une limitation statutaire spéciale dans un cas de cette nature et, en tant que

juriste, cela m'apparaît être plutôt une intrusion dans le domaine des pouvoirs du législateur, ou pourrait être interprété comme tel en certains pays. Je pense qu'il faudrait le rédiger d'une façon tout à fait différente (je n'ai pas envisagé de rédaction) afin de montrer qu'il y a un contrat de la part du chargeur qu'il n'introduira pas d'action en justice après douze mois. Je pense que la véritable façon d'exprimer la chose est quelque chose dans le genre de ce qui suit : « et le destinataire s'engage à ne faire aucune réclamation à moins de ne le faire dans un espace de douze mois » — quelque chose comme cela — ; je n'ai pas songé à la rédaction, mais je pense qu'il y a des inconvénients à laisser la clause dans l'état où elle se présente.

Le Président. — Lord Phillimore a porté à la connaissance du Comité deux questions qui devront être soumises à la Commission de rédaction : je pense que telle est son intention.

Lord Phillimore. — Oui.

Le Président. — Maintenant nous avons l'amendement de M. McConechy demandant qu'on proroge le délai pour réclamer pendant un certain temps après l'enlèvement des marchandises. M. McConechy désire-t-il un vote sur l'amendement ? C'est une simple question de savoir qui doit faire la réclamation et l'appuyer.

M. McConechy. — Personnellement, je suis tout à fait disposé à laisser à la Commission de rédaction le soin de le rédiger dans des termes analogues à ceux que Lord Phillimore a suggérés.

Le Président. — Très bien.

M. McConechy. — Parce que la chose qui me frappe le plus, est qu'en beaucoup de cas, il est manifestement impossible pour le destinataire du chargement d'envoyer un avis écrit au moment de la réception. Je suppose qu'une déclaration à la réception indiquant le manquant ou la condition des marchandises devrait être considérée comme un avis.

Sir Norman Hill. — Certainement.

M. McConechy. — Dans ce cas, je suis tout à fait d'accord et si l'on nous présente une rédaction dans des termes à peu près analogues à ceux suggérés par Lord Phillimore je suis personnellement tout à fait disposé à l'accepter.

Le Président. — Etant entendu que le Comité consent à ce

que l'amendement soit retiré, le Comité consent-il, sous réserve d'une acceptation semblable en ce qui concerne la rédaction, à incorporer la nouvelle clause 6 dans le projet ? La question est que la nouvelle clause 6 soit ajoutée au projet. Le Comité est-il d'accord ?

M. McConechy. — Il y a un autre point qui, je pense, devrait être soumis à la Commission de rédaction. La clause proposée, telle qu'elle se présente actuellement, n'englobe pas, je pense, le cas où les marchandises ne sont pas délivrées du tout. Dans le but de dire à quel moment doit courir le délai, je suggère que la Commission de rédaction devrait introduire des mots à peu près comme ceux-ci, à la fin de la clause en son état actuel : « ou si les marchandises ne sont pas délivrées à moins qu'une action ne soit intentée dans les douze mois à partir du moment où les marchandises auraient dû normalement être délivrées ».

Le Président. — Mon impression est que cette clause n'a pas pour effet de prévoir le cas où le contrat n'est pas accompli du tout ; elle n'a comme effet que de pourvoir aux infractions partielles, mais je suis sûr que la Commission de rédaction prendra note des observations qui ont été faites. La question est que la nouvelle clause 6 soit incorporée au projet. Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Ensuite, clause 7 : pour substituer « 7 » à « 6 ». Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Sir Norman Hill a un amendement à proposer consistant à introduire des mots au commencement de la clause 7, telle qu'elle est maintenant.

Sir Norman Hill. — 7 prévoit la délivrance, sur demande, d'un connaissement « Embarqué » (shipped bill of lading), et expose les conditions auxquelles le propriétaire de marchandises peut, en tout cas, obtenir un connaissement « embarqué ». La seule suggestion que je fais est que nous convenions bien clairement que cette demande ne puisse être formulée qu'une fois que les marchandises sont chargées. Il est évident que c'est une fraude de délivrer un connaissement « chargé à bord » avant que les marchandises ne soient à bord, et je veux expliquer d'une façon parfaitement claire aux personnes ici présentes que ce n'est seulement qu'une fois les marchandises embarquées, que le propriétaire du chargement peut réclamer un connaissement « chargé à bord ».

Le Président. — Les mots qu'il est proposé d'insérer au commencement sont : « Une fois les marchandises chargées ». Est-ce adopté ? (*Adopté*). Sir Norman a un autre amendement.

Sir Norman Hill. — Monsieur, La clause continue en stipulant « que si un connaissement « reçu pour embarquement » (received for shipment bill of lading) a été préalablement délivré au sujet des marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, capitaine ou agent, être tenu de rendre ledit document au transporteur, capitaine ou agent avant que ne lui soit délivré un connaissement « embarqué ». Le but est tout à fait évident : nous ne pouvons avoir deux connaissements en circulation. Je propose de supprimer les mots « à la demande du transporteur, capitaine ou agent ». Si le propriétaire du chargement a, pour sa propre convenance, accepté un connaissement « reçu pour embarquement », et veut ensuite l'échanger pour un connaissement « chargé à bord », le propriétaire du chargement doit venir l'apporter. Ce n'est pas à l'armateur d'aller le lui réclamer.

Le Président. — Le Comité est-il d'accord avec l'amendement de Sir Norman Hill ? (*Adopté*).

Donc les mots « à la demande du transporteur, capitaine ou agent » à la ligne 5 de la clause sont supprimés.

La question est que la clause ainsi modifiée soit incorporée. Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Ensuite, à la fin de la clause 7 : « Un connaissement « reçu pour embarquement » sur lequel le transporteur, capitaine ou agent a inscrit, par la suite, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été chargées, et la ou les dates du chargement, doit, pour l'application du présent Code, être réputé constituer un connaissement « embarqué ». Est-ce accepté ? La question est d'incorporer ces mots au projet. Maintenant, M. Paine a un amendement à proposer en ce qui concerne la clause dans son ensemble. Mon impression est qu'il serait mieux de compléter la clause sur laquelle on demanderait l'examen du Comité, et qu'ensuite je pose la question de l'incorporation de la clause modifiée et qu'alors M. Paine propose son amendement. Acceptons-nous provisoirement les lignes de la rédaction originale telles que je les ai lues ? (*Accepté*).

Maintenant, Sir Norman Hill a un amendement. Le Dr Bisschop a une suggestion à faire.

Dr Bisschop. — Monsieur le Président, On a soutenu que le document « reçu pour embarquement » n'est pas un connaissement. Est-il sage que nous nous conformions dans nos Règles à la vieille phraséologie et que nous disions un « connaissement reçu pour embarquement » ? Ne serait-il pas bon que nous soumettions la question à la Commission de rédaction avec la recommandation que la combinaison des mots « reçu pour embarquement » et « connaissement » soit évitée ? Je ne puis dire

de quelle façon, mais je pense que si dans l'une des clauses nous employons la locution « connaissement embarqué » et que dans la clause suivante nous fassions usage de la locution « connaissement reçu pour embarquement », nous n'ajoutions aux difficultés qui ont été soulevées à l'occasion de ces deux documents (*Très bien, très bien*). Il serait bien préférable d'adopter la locution « connaissement embarqué » et d'appeler l'autre document d'un nom général ou d'employer une autre expression que celle qui a été employée ici. Je propose que la Commission de rédaction reçoive de cette Assemblée la recommandation que, dans la mesure du possible, la combinaison des mots « reçu pour embarquement » et « connaissement » soit évitée.

Sir Norman Hill. — Monsieur, J'espère que le Comité n'appuiera pas cette recommandation. Je pense qu'elle soulève par trop la question de savoir si le monde est fait pour la loi ou si la loi est faite pour le monde. Il y a eu des difficultés soulevées dans certaines affaires, pour savoir si un connaissement « reçu pour embarquement » est un connaissement et il n'est pas douteux que les doctes juges qui ont discuté cette difficulté dans nos tribunaux ont rendu une décision correcte, mais nous savons qu'il existe un document qui s'appelle un « connaissement reçu pour embarquement », c'est un document d'une très grande valeur (Lord Phillimore : *Très bien, très bien*). Il est d'une très grande utilité pour les intérêts sur cargaison ; il a été introduit à la demande des intérêts sur cargaison. Je pense, quant à moi, qu'il serait désastreux pour la prospérité du commerce d'outre-mer de faire quoi que ce soit pour discréditer ce document (Lord Phillimore : *Très bien, très bien*). Et parce que, s'il était discrédité, il empêcherait la prospérité du commerce d'outre-mer ; cela réagirait sur les armateurs. Le seul intérêt qu'aient les armateurs est que ce document favorise, facilite et encourage le commerce ; et si les tribunaux disent que ce n'est pas un connaissement — je ne sais pas ce que les tribunaux des autres pays diront, — laissez-le être un « connaissement « reçu pour embarquement » », et laissez les tribunaux lui attribuer les droits appropriés. Je pense qu'il serait désastreux de discréditer un document d'une aussi grande valeur (*Murmures d'approbation*).

Dr Bisschop. — La dernière chose que je voudrais faire serait de discréditer un document qui a été reçu généralement. Je voulais simplement attirer l'attention de la Commission de rédaction sur une phraséologie qui certainement n'est pas tout à fait correcte et je laisse à la Commission de rédaction le soin de s'occuper de cette question. Je ne voulais pas que nous votions ces deux clauses sans dire un mot à ce sujet et j'espère, Monsieur le Président, que vous m'approuverez.

M. McConechy. — Je pense que c'est imposer une responsabilité par trop grande à la Commission de rédaction que de lui demander de modifier ces mots. Ces mots doivent avoir le plein consentement de toute l'Assemblée, tant est grande leur importance, et si nous sommes d'accord sur ce point maintenant, je pense que le document devrait rester ce qu'il est, avec l'explication que Sir Norman Hill nous a donnée à son sujet ; il y a une telle responsabilité engagée sur ce document.

Le Président. — Je ne pense pas que l'intention du Dr Bisschop était en aucune façon de suggérer l'emploi d'un terme qui discréditerait la catégorie de transactions commerciales en jeu ici. Mon impression est qu'il désirait attirer l'attention de la Commission de rédaction sur ce fait que la formule employée ici pourrait créer trois catégories de documents, connaissements conformes aux Règles, connaissements reçus pour embarquement....

Sir Norman Hill. — Conformes aux Règles ?

Le Président. — Parfaitement ; connaissement reçu pour embarquement et reçu pour marchandises. Trois catégories de documents. Il peut se faire que cela soit la façon convenable de traiter la question. Je ne pense pas que le Dr Bisschop veuille dire autre chose, à savoir qu'il désirerait que lorsque la Commission de rédaction examinera le langage employé, elle voudra bien examiner si ce langage peut créer une ambiguïté.

Sir James Hope Simpson. — Puis-je dire que je pense qu'il serait assez déplorable que la Commission de rédaction modifiât les mots « connaissement reçu pour embarquement » parce qu'ils sont devenus une expression d'un usage général et que nous savons tous ce qu'elle signifie. Je pense qu'il serait déplorable de l'écarter.

Le Président. — Je suis sûr que dans l'examen qu'on demandera à la Commission de rédaction de faire de cette question, elle tiendra un large compte des opinions exprimées d'une façon si nette par, je crois, tous les intérêts en jeu.

Lord Phillimore. — Je pense qu'il est très important que nous ne fassions rien qui ferait des connaissements « reçu pour embarquement » des documents non commerciaux, et il est très important qu'ils soient considérés comme négociables. Je ne sais si le Dr Bisschop a pris en considération le jugement qui a été rendu par le Conseil Privé en décembre dernier, auquel j'ai pris part et où nous fîmes de notre mieux pour faire établir que les connaissements « reçu pour embarquement » étaient des docu-

ments négociables ; et on ne se souvient pas très souvent de ces choses, mais, si je m'en souviens bien, nous avons admis pour les porteurs de ce document le droit de poursuivre en justice, droit qui n'est conféré par Acte du Parlement qu'aux porteurs de connaissements ; et, en conséquence, je pense qu'il est très désirable que nous les appelions des « connaissements reçu pour embarquement ».

Le Président. — La question est donc que les quatre premières lignes de la page 4 soient incorporées. Est-ce adopté ? (*Adopté*). Maintenant, Sir Norman Hill a un amendement.

Sir Norman Hill. — Monsieur, La question que nous voulons soulever a trait à la délivrance des connaissements « reçu pour embarquement » et des connaissements « embarqué à bord ». Comme je l'ai dit, nous avons établi l'usage de délivrer un connaissement « reçu pour embarquement » à la demande des chargeurs. Cela s'applique tout particulièrement aux paquebots de lignes régulières. Il y a là des départs à date fixe, des concessions d'embarquement permanentes et, pour répondre aux convenances des intérêts sur chargements, au moment où le chargement est confié à la ligne, le connaissement est délivré, ce qui permet à l'intérêt sur chargement non seulement d'arranger ses finances mais même d'expédier le connaissement, très souvent par le même navire qui transporte le chargement. Ce fut un avantage énorme. Si l'on n'avait eu d'autre chose que le connaissement « embarqué à bord », en beaucoup de cas, dans un grand nombre de pays, le connaissement n'aurait pas été dans les mains de l'intérêt sur cargaison avant que le navire ne soit parti avec la cargaison à bord et le connaissement ne serait parvenu au port de destination qu'après l'arrivée du navire. Cela désorganiserait le commerce. Pour répondre aux demandes qui nous ont été faites, nous prenons la responsabilité, en tout cas, de délivrer un connaissement « embarqué à bord ». Ce n'est pas une obligation onéreuse pour nous, à condition que l'on ne nous demande de délivrer ces connaissements qu'une fois la cargaison à bord. C'est la forme consacrée par l'usage, la forme primitive du connaissement ; c'est la plus facile à délivrer pour l'armateur ; elle lui donne le temps de recevoir du navire les états du chargement qui a été embarqué, de comparer ces états avec le renseignement fourni par le chargeur, et régularise les affaires de la meilleure manière et dans les meilleures conditions de sécurité pour l'armateur. Telle est sa position ; mais il exposera le propriétaire de chargement à de grands inconvénients et à des grandes dépenses. Nous tenons à lui faire bien comprendre que si, à raison des présentes Règles, nous consentons, sur demande, à délivrer toujours ces connaissements, cette demande

ne devra raisonnablement nous être adressée que lorsque les marchandises sont à bord. Vous démoliriez toute l'œuvre que vous vous proposez, s'il est fait une pression déraisonnable sur certains armateurs afin d'obtenir qu'ils délivrent les connaissements « reçu à bord », lorsque le chargeur sait que le chargement n'est pas embarqué, lorsque le chargeur sait que le chargement est tout juste amené sur le quai. Si le chargeur doit se précipiter chez ses banquiers pour escompter sa cargaison, il devra se contenter d'un connaissement « reçu pour embarquement » ; s'il veut envoyer le connaissement par le même bateau qui porte le chargement, et qui peut très bien être le paquebot postal, et qu'il sache que le prochain courrier ne partira que dans une quinzaine, il devra se contenter d'un connaissement « reçu pour embarquement ». La seule pression faite pour délivrer irrégulièrement des connaissements « reçu à bord » peut venir des intérêts sur chargement ; et nous avons réfléchi pour trouver — je ne dirais pas une sanction — mais une règle suffisamment sévère pour empêcher le propriétaire de chargement de faire sur l'armateur une pression irrégulière ; et ce que nous suggérons est que, si le chargeur prend, sciemment, un connaissement « chargé à bord » alors qu'il sait que le chargement n'est pas à bord, il sera déchu des droits à lui conférés par le connaissement en vertu du paragraphe 2 du présent article du Code.

Le Président. — Je puis, peut-être, me permettre de dire au Comité qu'au moment des premières discussions sur ce sujet, en mai, le Comité, tel qu'il était constitué alors, était très nettement en faveur de l'avis exprimé par Sir Norman Hill dans la première phrase du paragraphe additionnel proposé par lui.

M. W. W. Paine. — Je n'ai pas la plus légère objection à formuler à la première phrase, Monsieur, mais j'en vois une sérieuse pour la seconde phrase. Un banquier de bonne foi peut avoir accepté l'un de ces connaissements sans avoir connaissance de la fraude qui a été commise ou combinée, je dirais, entre le chargeur et l'agent de l'armateur, et découvrir que le connaissement qu'il a en main était parfaitement sans valeur.

Sir Norman Hill. — Non, pas sans valeur.

M. W. W. Paine. — Parfaitement, « déchu de tous droits ».

Le Président. — C'est le chargeur qui est déchu de tous droits.

Sir Norman Hill. — Et le banquier, Monsieur. Il est déchu

des droits que lui confère le Code, mais il n'est pas déchu de ses droits envers les marchandises. Vous ne pouvez réclamer contre nous pour défaut de soins ou de surveillance. Vous aurez à assumer vos chances ; les marchandises vous appartiendront, mais elles seront transportées à vos risques et périls.

Le Président. — Est-ce que cela ressort clairement du texte « il doit être déchu de tous droits conférés par ledit conaissement au paragraphe 2 du présent article » ?

Sir Norman Hill. — Cela n'affecte pas la propriété qui réside dans les marchandises, en aucune forme, ni d'aucune façon.

Le Président. — Je ne saisis pas très bien.

Sir Norman Hill. — Mettez-le en termes qui le rendent compréhensible.

Lord Phillimore. — Si vous faites un texte, modifiez cela.

Sir Norman Hill. — Mettez-le en termes clairs. C'est tout à fait clair dans nos esprits, Monsieur. Nous voulions créer une sanction. Les Règles établissent une certaine responsabilité nous incombant pendant que les marchandises sont à notre garde et nous voulions dire que si l'on nous obligeait à commettre une fraude — je sais que nous ne devrions pas nous y prêter, mais entre armateurs en concurrence il ne devrait pas y avoir de pression faite — la sanction et la sanction seule, ce n'est pas la perte des marchandises, mais c'est la déchéance du droit de réclamer pour manque de soin en vertu du Code.

Lord Phillimore. — Je pense que vous auriez besoin de mots à peu près comme ceux-ci : « il doit être déchu des droits particuliers que lui confère le paragraphe 2 du présent article en vertu d'un tel connaissement ». Autrement, on pourrait penser que ce serait de tous les droits qui lui sont conférés par le connaissement. De plus, « en vertu du paragraphe 2 », nous pourrions vouloir dire « dont il est question dans le paragraphe 2 ». Je pense que vous auriez besoin de mots dans le genre de ceux-ci : « il doit être déchu des droits particuliers qui lui sont conférés par le paragraphe 2 du présent article sur un tel connaissement » ou « dans un connaissement » — quelque chose dans ce genre-là.

M. W. W. Paine. — Cela répondrait à mon objection.

M. McConechy. — Je ne comprends pas très bien Sir Norman

Hill dans cette proposition : « si un chargeur accepte sciemment un connaissement embarqué » ; ceci implique que l'armateur doit être partie à la chose aussi bien que le chargeur ?

Sir Norman Hill. — Certainement.

M. McConechy. — Doit-on laisser à l'une ou l'autre partie un échappatoire pour lui permettre de se débarrasser de ce qui est clairement spécifié dans l'accord ?

Sir Norman Hill. — La question est de savoir qui est le tentateur, si je ne me trompe pas ?

M. McConechy. — Les deux parties devraient être sujettes à la sanction.

M. Rudolf. — Monsieur le Président, Est-il réellement nécessaire d'avoir une clause de cette nature dans ces Règles. Il me semble que c'est une chose plutôt indigne de nos Règles. Le premier paragraphe est une suggestion que deux personnes, le chargeur et l'armateur, se concertent pour délivrer un connaissement « embarqué » en sachant que c'est une action défendue par le Code. Ils sont tous les deux parties, plus ou moins, à une fraude. Dans le second cas, le chargeur malhonnête qui a induit avec succès en tentation l'armateur qui y a succombé, perd le droit que lui confère le Code ; mais apparemment l'armateur conserve les droits qu'il peut posséder en vertu du Code et cependant tous les deux ont été partie à faire quelque chose qui a été considéré comme frauduleux en établissant un connaissement « embarqué » avant que les marchandises ne soient à bord. Je suis d'avis qu'il n'est pas nécessaire le moins du monde d'insérer cette clause dans le Code et qu'elle est indigne du Code.

Sir Norman Hill. — Ce serait pour la seconde partie ?

Le Président. — Non, je pense que ce serait pour le tout. Je pense, Sir Norman, que ce qu'on fait remarquer, en effet, est ceci : à savoir, si la transaction en question avait lieu en Angleterre, la façon convenable de régler la chose serait d'incriminer les deux parties intéressées d'une complicité frauduleuse, et dans ces conditions, M. Rudolf suggère qu'il n'y a pas de raison de chercher à empêcher par une légère sanction une manœuvre frauduleuse. Je pense que c'est l'esprit de la suggestion de M. Rudolf.

M. Rudolf. — Oui.

M. L. C. Harris. — La nécessité de la seconde clause est illustrée par ce qui se pratique à l'heure actuelle ; et il doit y avoir dans cette salle beaucoup de personnes qui sont au courant de cet état de choses. Dans le trafic de l'Australie avec la Métropole, il a été découvert qu'il existait là-bas pour les agents une pratique, à l'insu des armateurs, consistant à délivrer des connaissements avant que les marchandises ne soient à bord. Les armateurs câblèrent qu'il fallait immédiatement faire cesser cette pratique. Il fut répondu qu'il était absolument impossible d'y rien changer. Nous câblâmes à nouveau : il faut cesser immédiatement. Il fut répondu que la question était examinée par les banquiers et les banquiers, au lieu d'aider les armateurs à faire cesser immédiatement cette pratique, en avaient référé aux banquiers en Angleterre.

M. W. W. Paine. — Ils ne seront pas les tentateurs, je puis vous en assurer.

M. L. C. Harris. — La chose est-elle venue jusqu'aux banquiers, c'est ce que je ne sais pas. Mais, en ce qui concerne les armateurs, les choses en sont restées là. Il nous aurait fallu avoir leur concours parce que la pression, en ce sens, vient entièrement des chargeurs ; l'armateur y fait des objections constamment. Il veut délivrer un connaissement « embarqué » et pas d'autre, à aucun moment. Il ne délivre de connaissement « reçu pour embarquement » que pour répondre à la demande des marchands et en certains cas, il est forcé de délivrer un connaissement « embarqué » par suite de la pratique reçue dans un port ou dans un pays, alors que les marchandises n'ont pas été chargées. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pu arriver à faire cesser cette pratique à laquelle nous serions très désireux de mettre fin. Nous pensons que cette clause pourrait nous aider à la faire cesser.

L'hon. John McEwan Hunter. — Je suis tout à fait d'accord avec Sir Norman au sujet de la pression exercée sur les armateurs par les chargeurs pour obtenir cette facilité qui est nécessaire pour pouvoir financer le connaissement. En même temps, je pense qu'il serait bon de faire un arrangement entre l'armateur et le chargeur afin d'englober cette période. Si cela était fait, il me semble que l'on pourrait arranger entre le chargeur et l'armateur la délivrance de ce document et lorsque les marchandises ont été délivrées et que, par ailleurs, tout est en ordre, alors il n'y aura plus de difficultés à exonérer le chargeur de la responsabilité ; mais à l'heure actuelle lorsque le banquier ou le chargeur reçoit un document établi sous la pression qu'ils font sur l'armateur, ils doivent endosser

la responsabilité jusqu'à ce que l'armateur ait eu la possibilité de se rendre compte par lui-même que les marchandises portées au connaissement ont bien été délivrées. Je me rends compte que cela est fait pour rendre possibles les transactions financières ou de banque, principalement lorsque le trafic n'est pas très régulier comme, par exemple, entre l'Angleterre et l'Australie, où les bateaux et les navires ne partent souvent que toutes les semaines, tous les quinze jours, toutes les trois ou quatre semaines, afin que le connaissement puisse accompagner les marchandises ; autrement les marchandises restent en souffrance au port pendant un mois ou plus, avant de pouvoir être reçues et délivées à cause du retard qui se produit. Tout l'ennui provient du chargeur si l'armateur dit : A moins que vous ne chargiez vos marchandises sur mon navire assez tôt pour me permettre de délivrer le document nécessaire pour vos opérations financières, alors vous devez accepter toute responsabilité jusqu'à ce que ces marchandises soient délivrées et je vous remets ce document qui va apporter la solution à la difficulté.

M. Dor. — Comme ces Règles que nous discutons pour le moment doivent être offertes au monde comme des Règles types, comme un modèle de législation pour tous les pays, je ne pense pas réellement que nous devions envisager la fraude et régler la fraude aussi soigneusement. Et maintenant si vous dites : Si le chargeur accepte des connaissements « chargé » avant que les marchandises ne soient effectivement à bord — cela signifie que l'armateur et le chargeur sont tous deux parties à une fraude, à un acte qui, aux termes de notre législation criminelle, est passible de plusieurs années d'emprisonnement, voire de travaux forcés. Eh bien, pouvons-nous considérer une telle fraude et la traiter avec indulgence en disant que le chargeur, qui devrait en réalité être mis au cachot, va simplement dans ce cas perdre le droit que lui confère l'article II et que l'armateur n'encourra rien et qu'on ne pourra même pas lui adresser de réclamation. Nous ne disons même pas dans cet article qu'il est mal d'en agir ainsi. Eh bien, je ne pense pas que nous devions insérer une pareille chose dans nos Règles (*très bien, très bien*) que nous devons envoyer en Europe et dans le monde entier. Si vous dites que cette grande Association considère que de telles manœuvres frauduleuses entre armateurs et chargeurs ne doivent comporter comme seule sanction que la perte des droits conférés par l'art. II, je crains bien que peu de gens voudront adhérer à nos Règles.

Sir Norman Hill. — Monsieur, Chacun partage cet avis. C'est un exemple de ce que je me suis hasardé à soumettre hier à l'Association, à savoir qu'il existe apparemment un code

de moralité spécial pour les armateurs et un autre code de moralité spécial pour les chargeurs (*Non*). Nous avons inséré dans le projet un grand nombre de clauses qui, je pense, sont très blessantes pour les armateurs. Je pense que la totalité des Règles sont très blessantes pour les armateurs et tendent à les saisir à la gorge. Mais lorsqu'on en arrive à une clause qui peut froisser les susceptibilités des intérêts sur cargaison, alors ceci est considéré sous un tout autre aspect (*Non, non*). Punissez l'armateur, punissez-les tous les deux ! L'un doit être déchu de tous les droits qui lui sont conférés par l'art. II, l'autre de tous les droits conférés par l'article IV, parce que c'est une pratique très perverse, très vicieuse. Il ne peut pas y avoir de considération commerciale qui puisse influencer aucun armateur pour délivrer ces connaissements « embarqué à bord » avant que la marchandise ne soit à bord, à moins que cette tentation ne vienne de la part des intérêts sur cargaison ; et que les intérêts sur cargaison disent maintes fois à l'armateur que s'il ne veut pas commettre de fraude, ils trouveront quelqu'un d'autre qui voudra bien le faire. M. Harris vous a donné un exemple en ce qui concerne l'Australie, et c'est un fait — j'ai vu les documents — que les banquiers de là-bas se sont prêtés à une fraude que les armateurs cherchent à enrayer. Cela est commode pour les intérêts sur cargaison, nous le savons. Lorsque la chose arrivera en Angleterre, j'espère que les banquiers, je suis sûr que les banquiers, parleront et diront que la chose ne doit plus exister. Mais c'est une grande question. Traitez-nous tous deux de la même façon. Je sais qu'il y a une critique et c'est une critique juste : nous sommes déchus de nos droits en vertu de l'art. IV, la cargaison est déchue de ses droits en vertu de l'art. II.

M. Dor. — Ce n'est pas assez.

Sir Norman Hill. — Alors, poursuivez en même temps.

M. Dor. — Il faudrait laisser la chose complètement en dehors du présent Code. Nous ne sommes pas en train de légiférer.

Sir Norman Hill. — Non, non. Veuillez vous souvenir que nous cherchons à faire du document un titre négociable. Les personnes à punir sont les personnes parties à la fraude, mais s'il y a d'autres personnes qui bénéficient de la fraude, y compris les banquiers, y compris les destinataires des marchandises, ils doivent prendre leur part de la punition et ils ne peuvent la prendre que par la pénalité que vous leur infligez par les Règles.

M. W. W. Paine. — Je ne puis dire qu'une chose en réponse à Sir Norman Hill, à savoir que si nous venons à être informés

du fait, et je suppose qu'il en serait de même pour la banque de Sir James Simpson, les parties seraient très rapidement mises à la raison car nous, comme banquiers, nous nous opposerions de toutes nos forces contre une manœuvre de cette nature. Mais j'espère que ce Comité ne va pas mettre cette terrible tache sur ces Règles. Ce serait une honte que des Règles soient mises en circulation avec cette clause, comme étant le travail de l'Association Internationale de Droit.

M. Dor. — Très bien, très bien.

Lord Phillimore. — Ne serait-il pas possible, avant tout, de voter la première phrase car je ne pense pas que quiconque puisse y faire des objections. Elle dit simplement qu'il ne faut pas faire la chose. Et ne serait-il pas possible de mettre quelque clause dans le genre de celle-ci : « Si un tel connaissement est délivré, il ne doit avoir aucune valeur » — une phrase dans le genre de celle-ci ?

Sir Norman Hill. — Cela pourrait entraîner la déchéance des droits sur les marchandises.

Lord Phillimore. — Cela ne ferait pas déchoir les droits sur les marchandises parce que vous pouvez faire valoir votre titre sur les marchandises en dehors du connaissement. Je pense que la première phrase est désirable. J'avoue que je n'aime pas à dire que si des personnes se mettent d'accord sur des documents de ce genre, cela doit donner le droit au Ministère Public d'intervenir et de faire des poursuites, ou même pour les sujets de Sa Majesté en Angleterre d'en référer au Grand Jury pour juger l'affaire. Je n'aime pas beaucoup la forme dans laquelle la chose a été exposée. Je pense qu'il y a beaucoup à dire en faveur d'une clause à cet effet. Certainement, je ne puis pas comprendre, si ce n'est que d'un point de vue sentimental, qu'il y ait une objection quelconque à cela. La première phrase, en tout cas, devrait être conservée.

Le Président. — Peut-être, Lord Phillimore voudra-t-il bien me dire s'il répondrait à l'idée qu'il a en vue d'omettre tout ce qui suit le mot « navire » à la troisième ligne et d'ajouter « et un connaissement délivré en contravention de cette disposition ne doit avoir aucun effet ? »

Lord Phillimore. — C'est une chose de ce genre que je voulais suggérer.

Le Président. — Ceci est réellement, je pense, une substi-

tution pour la proposition primitive de Sir Norman Hill et pour l'autre proposition qu'il voulait ajouter.

Sir Norman Hill. — Je m'en contente.

Le Président. — Très bien.

M. Rudolf. — Voulez-vous me répéter les derniers mots ?

Le Président. — Je vais les relire : « et un connaissement délivré en contravention de cette disposition ne doit avoir aucun effet ».

M. Rudolf. — Bien entendu, ce n'est pas à moi de soulever la question, mais je pense que les banquiers ne pourraient accepter la chose.

Le Président. — M. Paine dit : « Si nous surprenons les gens à faire cela nous leur ferons savoir d'une manière bien claire ce que nous en pensons mais cela n'est pas du commerce. » La question est que les mots des deux premières lignes et les mots « à bord du navire » soient incorporés au Code. Est-ce adopté ?

M. W. W. Paine. — Je crains bien que les banquiers ne puissent accepter cela pour la raison très évidente qu'alors qu'ils sont parfaitement innocents, ils peuvent subir les conséquences de ce que le connaissement serait pratiquement non existant.

Le Président. — Il n'aurait aucun effet.

M. W. W. Paine. — Il pourrait avoir eu un effet en ce sens que le banquier aurait pu le financer parfaitement innocemment entre temps.

Le Président. — N'auriez-vous pas la possibilité d'une action en justice indiscutable envers toutes les parties intéressées, armateur et chargeur, à raison des fonds que vous pourriez avoir avancés ?

M. W. W. Paine. — Nous n'aurions pas les marchandises.

Le Président. — Vous auriez quelque chose de mieux, je pense. Je ne sais pas.

M. W. W. Paine. — Cela dépend des parties.

Le Président. — Une personne qui a une réclamation de ce genre est dans une situation beaucoup plus forte qu'une personne ayant une réclamation de toute autre nature.

Sir Norman Hill. — La Banque au départ aura été informée du tout. Elle aura eu le connaissement en sa possession avant que le navire ne commence à charger.

Le Président. — Je pense que je dois mettre les mots au commencement de la clause.

M. Dor. — J'ai l'honneur de proposer que la totalité de l'amendement soit laissé de côté et je suppose que M. Paine va appuyer ma proposition.

M. W. Paine. — Oui, je l'appuierai.

Le Président. — A présent, nous n'avons pas proposé l'amendement. Je proposerais la phrase additionnelle comme une question à part pour le moment, mais nous allons voir maintenant si la phrase qui précède doit faire provisoirement partie du projet.

M. Rudolf. — Il s'agit des trois premières lignes ?

Le Président. — Oui. En ce qui concerne les trois premières lignes, le Comité est-il d'avis actuellement qu'elles fassent partie, non du projet, mais de la question ? (*Adopté*).

En ce qui concerne les lignes additionnelles, le Comité est-il d'avis que les mots que j'ai suggérés soient ajoutés comme partie de la question (*Adopté*).

Maintenant la question est que les phrases proposées soient incorporées.

M. Dor. — Je ne puis répéter que ce que j'ai déjà dit.

Le Président. — M. Dor propose de voter pour la négative et je crois comprendre que M. Paine propose également de voter pour la négative. Je serais heureux de savoir si l'un d'entre vous a quelque chose à ajouter.

M. J. R. Hobhouse. — Monsieur le Président, Je vous dirais que c'est une question qui a donné aux armateurs beaucoup d'ennui et je suis heureux de savoir qu'en l'espèce, ils ne jouent pas le mauvais rôle de la pièce. Avec tout le respect dû à M. Paine, je pense que je puis dire que la difficulté réelle est provenue de l'action des banquiers. Les banques, pendant de longues années, ont accepté des connaissements « embarqué » ou « reçu

pour embarquement » sans faire aucune objection — sans objection sérieuse, je le suppose, tout au moins, et tout d'un coup, sans avis préalable, il a été dit au malheureux armateur qui n'en pouvait mais, et au non moins innocent chargeur, que les connaissements « reçu pour embarquement » ne pouvaient plus être acceptés — et ceci fut mis en vigueur presque comme un ukase impérial pour le monde entier, autant que je sache tout au moins, certainement dans tous les trafics dans lesquels je suis intéressé. Le résultat en a été que pour les besoins pratiques le connaissement « reçu pour embarquement » a été frappé de nullité et que le chargeur a été obligé, pour pouvoir financer le document, d'obtenir un connaissement « embarqué ». Le connaissement « reçu pour embarquement » est, comme l'ont dit plusieurs orateurs, un document d'une grande importance pour le commerce, pour cette raison qu'il permet au chargeur d'avoir ses documents aussitôt que possible et de faire ses arrangements financiers aussitôt que possible. Il permet à la banque de les envoyer à temps, de façon à ce qu'ils arrivent aux ports de destination et puissent être remis aux mains des destinataires, afin que l'on puisse prendre livraison des marchandises sans délai. Ce document est absolument nécessaire pour les affaires des navires de lignes régulières, et je ne dis pas que les banquiers n'aient pas eu la main forcée, je ne connais pas suffisamment leurs affaires pour apprécier, mais je dis que, sans avis préalable, ils ont refusé d'accepter ce document qui a été en usage pendant de très nombreuses années et a été d'une grande utilité.

M. W. W. Paine. — Il s'agit des banques de l'Orient.

M. J. R. Hobhouse. — Je parle des affaires que je connais, c'est-à-dire de l'Australie et de l'Extrême-Orient. Dans l'Extrême-Orient, afin d'être bien sûr que les faits que j'expose sont corrects, les banques ont refusé d'accepter les connaissements « reçu pour embarquement » et les chargeurs ont été obligés de réclamer des connaissements « embarqué ». Naturellement, ils en avaient besoin aussitôt que possible et ils ont fait pression sur tous les armateurs pour que ceux-ci leur fournissent des connaissements « embarqué » aussitôt que le chargement a été reçu par eux, c'est-à-dire aussitôt que la cargaison a été reçue pour être embarquée. Les armateurs sont de faibles humains comme tout le monde, et lorsque les affaires sont difficiles, ils acceptent, peut-être, une morale un peu plus élastique que cela ne serait désirable ; mais le fait subsiste ; et il arrive, chaque jour, en Orient, que des connaissements « embarqué » sont délivrés pour des marchandises qui ne sont pas chargées et les banquiers les acceptent. Ils disent, naturellement : « Nous ne voulons rien savoir

pour accepter un connaissement semblable », mais je connais des cas où ils ont accepté des connaissements « embarqué » alors que les vapeurs n'étaient pas encore au port. Ceci se produit chaque jour et, à moins que les banquiers puissent prendre une disposition en vertu de laquelle ils examineront sérieusement les connaissements qu'ils acceptent, et élimineront les connaissements frauduleux et ne les accepteront pas, mais les renverront pour être changés en connaissement « reçu pour embarquement » — alors je dis qu'une clause du genre de celle qui a été proposée est très désirable. Il n'est peut-être pas juste, il n'est peut-être pas équitable que l'armateur qui signe un faux connaissement s'en tire relativement à bon compte, mais il n'a pas d'intérêt à signer un tel connaissement ; mais on fait sur lui une grande pression et il signe, en fait, parce qu'il craint que ses voisins ne le fassent. N'oubliez pas qu'il encourt une responsabilité très importante. La cargaison est très probablement sur allèges, et si cette cargaison vient à couler, et qu'il a mis sa signature sur un connaissement « embarqué », le fait que la marchandise était sur allèges serait une bien piètre défense pour lui. Je suis d'avis, Messieurs, que si cette clause n'est pas adoptée, quelque chose de semblable est nécessaire pour garantir que les banquiers agiront conformément à ce que M. Paine a dit (et je le crois) être leur intention.

M. W. W. Paine. — Absolument.

Le Président. — Maintenant, Messieurs, l'heure est passée, je pense, à laquelle il est d'usage à La Haye d'interrompre ses travaux dans un but très nécessaire ; et la discussion a atteint son paroxysme. Le mieux, je crois, pour servir les intérêts de tous est de lever la séance avant de prendre une décision.

(*La séance est suspendue jusqu'à 2 h. 30*).

(*A suivre*).

Nota : Etant donné la grande importance, au point de vue de l'interprétation des Règles de la Haye, des débats du Comité de Droit maritime de l'Association de Droit International qui eurent lieu à La Haye en août et septembre 1921, nous avons tenu à publier le compte rendu sténographique *in extenso* de ces débats.

Nous devons à l'obligeance du Dr W. R. Bisschop, Secrétaire du Comité de Droit Maritime, la communication des épreuves du compte rendu sténographique en anglais qui fera partie du Rapport général de la Conférence de la Haye. M. Jacques Ruffin, l'excellent rédacteur du Comité des Assureurs Maritimes de Paris, a bien voulu se charger de la traduction en français.

Nous publions dans la présente livraison la première moitié de ce compte rendu sténographique ; la seconde moitié paraîtra dans la troisième livraison.

FRANCE

Décret du 19 septembre 1921, *rendant applicables à l'Indo-Chine les dispositions du décret du 4 janvier 1921* (1) *qui réglemente en France l'exercice du droit de transaction en matière de douane* (Journ. off. du 24 septembre 1921, p. 10935).

Décret du 23 septembre 1921, *portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 12 juin 1920* (2) *concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce* (Journ. off. du 28 septembre 1921, p. 11151).

Chapitre I. — Formalités préalables à l'institution d'un port autonome : Commission d'étude (art. 2) ; conférence interministérielle et rédaction d'une notice (art. 3) ; enquête et commission d'enquête (art. 4 et 5) ; décret institutif (art. 6).

Chapitre II. — Formation du conseil d'administration : Désignation des membres (art. 7 à 9) ; conditions à remplir par les membres du conseil (art. 10) ; remplacements individuels et renouvellement du conseil par tiers (art. 10 et 11).

Chapitre III. — Fonctionnement du conseil d'administration et des services : Composition et élection du bureau (art. 12) ; comité de direction (art. 13) ; fonctionnement du conseil, votes (art. 14) ; fonctions du président et du directeur (art. 15 et 16) ; traitements et indemnités du personnel (art. 17).

Art. 18 (*services assurés par le port*). — Le port autonome peut être chargé, sur la demande du conseil d'administration, de la gestion de certains services publics en connexité avec ceux du port, tels que : pilotage, remorquage, éclairage et balisage à l'intérieur des limites du port autonome ou pour ses accès, services sanitaires, de sauvetage ou d'incendie, police et surveillance des quais, exploitation des voies ferrées des quais, etc.

Des arrêtés, pris par le ministre des travaux publics de concert avec les ministres intéressés, fixent les conditions de la remise de ces services au port autonome, ainsi que les règles de leur fonctionnement.

Date de fonctionnement du régime de l'autonomie (art. 19).

Chapitre IV. — Régime financier : Budget, exercices, dépenses obligatoires, comptes (art. 20 à 24) ; fonds de réserve et reports, excédent de recettes, placement des fonds libres (art. 25 à 27) ; commissaire des comptes (art. 28) ; engagement des dépenses, carnet des dépenses engagées, situation trimestrielle (art. 29 à 31).

Art. 32 (*ordonnancement*). — Les dépenses sont ordonnancées par le directeur qui adresse au conseil d'administration, au com-

(1) Ce Rec., t. XXXII, p. 608.
(2) Ce Rec., t. XXXII, p. 223.

mencement de chaque trimestre, l'état des mandats de payement délivrés par lui au cours du précédent trimestre.

L'ingénieur en chef du port continuera à mandater les dépenses de toute nature, directement imputables sur le budget du ministère des travaux publics.

Art. 33 (*marchés*). — Le directeur procède aux achats et passe les marchés ou traités, après appel à la concurrence avec publicité, suivant les règles fixées par le conseil d'administration et approuvées par le ministre des travaux publics.

Art. 34 (*taxes d'usage*). — Aucune taxe d'usage ne peut être perçue au profit du port autonome que conformément à des tarifs arrêtés par le conseil d'administration après avis du directeur dans les limites fixées par les lois, règlements ou actes de concession.

Les droits conférés au ministre dans les cahiers des charges pour ce qui concerne l'abaissement des taxes y figurant et pour la fixation des taxes relatives aux services accessoires non prévus au cahier des charges sont transférés au conseil d'administration du port.

Toute institution ou modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches au moins un mois à l'avance.

Aucune taxe ne peut être relevée qu'après trois mois au moins d'application.

La perception des taxes doit être faite sans faveur, d'une manière égale pour tous ceux qui remplissent les mêmes conditions. Toute convention contraire à cette disposition est nulle de plein droit, réserve faite toutefois des traités qui pourraient intervenir entre le conseil d'administration et l'Etat dans l'intérêt des services publics.

Art. 35 (*agent comptable*). — Les recettes et les dépenses du port sont effectuées par un agent comptable nommé par le conseil d'administration, avec l'agrément du ministre des finances, et révocable dans les mêmes formes. L'agent comptable est chargé seul et sous sa responsabilité de faire toute diligence pour assurer la rentrée de tous revenus, créances, legs, donations et autres ressources, de faire procéder contre les débiteurs en retard aux exploits, significations, poursuites et commandements, à la requête du président du conseil d'administration, et d'acquitter les dépenses régulièrement mandatées.

... Les oppositions sur les sommes dues par le port sont pratiquées entre les mains de l'agent comptable.

Régisseurs et avances pour paiements (art 36) ; emprunts (art 37)-

Art. 38 (*recouvrement des taxes*). — Les droits de quai, les péages et taxes locales autres que les droits d'usage dont la per-

ception est autorisée au profit du port, sont recouvrés par l'administration des douanes, conformément aux lois et règlements en vigueur. Les frais de perception et de procédure sont supportés par le port dans les mêmes conditions que par les villes et chambres de commerce.

Le produit des droits est versé par les soins du service des douanes dans la caisse de l'agent comptable tous les dix jours. Si l'importance des recettes l'exige, des versements partiels plus rapprochés peuvent, en outre, être effectués dans l'intervalle des versements décadaires.

Art. 39 (*centimes additionnels*). — Les dispositions relatives à l'établissement, à la modification et à l'affectation des péages locaux sont applicables aux centimes additionnels au principal des droits de quai que le conseil d'administration peut être autorisé à percevoir, conformément à l'article 11, paragraphe 1er, de la loi du 12 juin 1920.

Chapitre V. — Contrôle de l'administration supérieure (art. 40 à 43) : Inspecteur général et missions de contrôle ; rapport annuel ; projets et délibérations soumis à l'approbation ministérielle.

Art. 44. — Le décret du 10 mars 1916 (1), portant réglementation d'administration publique pour l'application de la loi du 5 janvier 1912 (2), est et demeure abrogé.

Décret du 3 octobre 1921 : *Péages au port de Bordeaux* (Journ. off. du 6 octobre 1921, p. 11510).

Décret du 6 octobre 1921, *relatif aux conditions d'obtention des brevets d'officier de pont de la marine marchande par les officiers de marine, les officiers des équipages de la flotte et les officiers mariniers* (Journ. off. du 11 octobre 1921, p. 11679).

Arrêté (Tr. publ.) du 6 octobre 1921, *portant réorganisation de la commission chargée de l'étude de la revision des règlements applicables aux transports des matières dangereuses autres que les transports par chemins de fer et à la manutention de ces matières dans les ports de commerce* (Journ. off. du 7 octobre 1921, p. 11560).

[L'arrêté du 6 octobre 1921 réorganise à nouveau, avec un caractère permanent, la commission instituée au ministère des Travaux publics par arrêté du 22 janvier 1913 et reconstituée par arrêtés des 20 novembre 1919 et 3 août 1921. — Les membres de cette commission, pour les années 1921 et 1922, ont été nommés par arrêté (Trav. publ.) du 6 octobre 1921 (*J. O.* du 7 oct., p. 11560, et (*erratum*) du 8 oct., p. 11584).

(1) Ce Rec., t. XXX, p. 410.
(2) Ce Rec , t. XXVII, p. 628.

[L'arrêté du 6 octobre 1921 a été complété par celui du 28 novembre 1921 (*J. O.* du 29 nov., p. 13081)].

Décret du 8 octobre 1921, *habilitant des agents de la douane à rechercher et à constater les délits de pêche maritime* (dans les limites du quartier d'inscription maritime de Bayonne) (Journ. off. du 20 octobre 1921, p. 11911).

Décret du 11 octobre 1921, *relatif aux avances à faire par la Caisse des invalides de la Marine* (Journ. off. du 22 octobre 1921, p. 11985).

Article premier. — Les dispositions de l'article 21 du décret du 30 novembre 1887 sont remplacées par les suivantes :

. . . . . .

II. — Des avances aux services de la marine marchande sont faites dans les ports de France et d'Algérie où il n'existe pas d'ordonnateur secondaire de la marine marchande pour le payement de la solde, des accessoires de solde et des frais de route dus aux fonctionnaires de tout grade et de tout rang payés sur le budget de la marine marchande, ainsi que pour la conduite des marins du commerce et le payement des frais de visite des navires du commerce aux membres des commissions instituées par la loi du 17 avril 1907 (1) sur la sécurité de la navigation maritime.

III. — La caisse des invalides paye, pour le compte du Trésor, les arrérages des pensions civiles ou militaires des administrations de la marine, de la marine marchande et des colonies, ainsi que les délégations consenties par les marins au profit de leurs familles.

Art. 2. — Les ministres des travaux publics, de la marine et des finances sont chargés, etc.

Arrêté (Com.) du 12 octobre 1921 : *Péages au port de Boulogne-sur-mer* (Journ. off. du 13 octobre 1921, p. 11730).

Décret du 13 octobre 1921, *prohibant l'exportation des bâtiments de mer* (Journ. off. du 15 octobre 1921, p. 11796).

Article premier. — Est prohibée l'exportation des bâtiments de mer (n° 615 du tarif d'entrée) à destination de l'étranger, des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat.

(1) Ce Rec., t. XXII, p. 852.

Toutefois, des exceptions à cette disposition pourront être autorisées dans les conditions qui seront déterminées par le ministre des finances.

Art. 2. — Le présent décret est applicable à l'Algérie.

Art. 3. — Le président du conseil, ministre des affaires étrangères, le ministre des travaux publics et le ministre des finances sont chargés, etc.

Décret du 18 octobre 1921, *chargeant le sous-secrétaire d'Etat des ports, de la marine marchande et des pêches de la liquidation des litiges résultant des opérations engagées par l'Office français d'affrètement* (Journ. off. du 21 octobre 1921, p. 11951).

Décret du 19 octobre 1921 : *Péages au port de Granville* (Journ. off. du 22 octobre 1921, p. 11987).

Décret du 20 octobre 1921 : *Péages au port de Honfleur* (Journ. off. du 25 octobre 1921, p. 12056).

Décret du 21 octobre 1921 : *Péages au port de Nantes* (Journ. off. du 25 octobre 1921, p. 12056).

Arrêté (Fin.) du 22 octobre 1921, *fixant les conditions dans lesquelles seront autorisées les exceptions à la prohibition de sortie édictée pour les navires de mer par décret du 13 octobre 1921* (Journ. off. du 23 octobre 1921, p. 12007).

Vu l'article 1er du décret du 13 octobre 1921 (1), portant prohibition d'exportation des bâtiments de mer à destination de l'étranger, des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat,

Article premier. — Les demandes d'autorisation de vente à l'étranger des navires de mer, par exception aux dispositions de l'article 1er du décret du 13 octobre 1921, devront être adressées au sous-secrétariat d'Etat de la marine marchande.

Le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande statue sur les demandes d'autorisation, après avoir pris l'avis du ministre de la marine pour les navires pouvant avoir une valeur militaire.

Art. 2. — Sur le vu de ces autorisations, le service des douanes dans les ports délivre un certificat de radiation de la flotte de commerce.

Art. 3. — Le présent arrêté sera applicable à compter du 23 octobre 1921.

(1) *Suprà*, p. 636.

Avis aux importateurs (Fin.) : *Navigation entre la France et l'Algérie. Monopole de pavillon* (publié sans date au Journ. off. du 22 octobre 1921, p. 12000).

La loi du 20 octobre 1919 (1) qui avait suspendu, pendant deux ans à compter du jour de la cessation des hostilités, l'application de celle du 2 avril 1889, réservant au pavillon national l'intercourse entre la France et l'Algérie, doit cesser d'avoir ses effets le 24 octobre 1921. En conséquence, à partir du 25 de ce mois, les transports entre la France et l'Algérie ne pourront plus être effectués que par des navires français ou par des bâtiments de nationalité tunisienne ou de nationalité marocaine (zone française de l'empire chérifien).

Le traitement de faveur sera maintenu aux marchandises chargées en Algérie ou en France sur navires étrangers si elles sont accompagnées de connaissements créés jusqu'au 24 octobre inclusivement.

Décret du 26 octobre 1921, *établissant des droits ad valorem pour certaines marchandises* (n° 547 : hameçons) (Journ. off. du 28 octobre 1921, p. 12151, et (*errata*) du 6 novembre 1921, p. 12410).

Décret du 29 octobre 1921 : *Péages au port de Brest* (Journ. off. du 3 novembre 1921, p. 12313).

Décret du 31 octobre 1921 : *Péages au port de Boulogne-sur-mer* (Journ. off. du 3 novembre 1921, p. 12313).

Décret du 2 novembre 1921 : *Outillage public du port de Morlaix* (Journ. off. du 4 décembre 1921, p. 13266).

Décision (Douanes) n° 2398, du 2 novembre 1921 : *Droits et taxes (loi 25 juin 1920, art. 72). Exonération en faveur des produits de pêche française* (Annales des Douanes, n° du 1er décembre 1921, p. 319).

La décision notifiée au service le 18 avril dernier, sous le n° 840 (2), et d'après laquelle l'exemption de taxe à l'importation accordée aux produits de pêche française « est privative aux poissons pêchés par les navires français, à l'exclusion de ceux qui auraient été achetés sur les lieux de pêche, soit à terre, soit à des bâtiments étrangers ou coloniaux », ayant donné lieu à des

(1) Ce Rec., t. XXXI, p. 599.
(2) Ce Rec., t. XXXII, p. 620.

divergences d'interprétation, le ministre a, sur ma proposition, décidé, le 18 octobre 1921, qu'il y avait lieu d'exonérer de ladite taxe, sous réserve de la production des justifications réglementaires, tous les poissons admis au régime douanier des produits de pêche française, *qu'ils aient ou non été achetés à des bâtiments français ou coloniaux, ou bien à terre dans les pêcheries.*

Avis (Fin.) *relatif au classement des marchandises non dénommées au tarif d'entrée* (art. 16 de la loi du 28 avril 1816) (publié sans date au Journ. off. du 7 novembre 1921, p. 12445).

L'avant-dernier alinéa du relevé annexé à cet avis est ainsi conçu :

Observations préliminaires : Coefficients.

Lorsqu'une loi ou un décret relevant le tarif contient une clause transitoire en faveur des marchandises en cours de route, il y a lieu, en ce qui concerne les importations effectuées par les voyageurs débarquant des navires longs courriers, de considérer comme date d'expédition des marchandises la date à laquelle le navire a quitté le premier port de départ, c'est-à-dire le point d'origine du voyage.

Circulaire (Mar.) du 11 novembre 1921, *relative à l'envoi en congé illimité des inscrits maritimes* (Journ. off. du 15 novembre 1921, p. 12653).

La période d'activité effective prévue par l'article 23 de la loi du 24 décembre 1896 (1), fixée provisoirement à trente-huit mois par la circulaire du 11 mai 1921, est ramenée à trente-six mois.

Par suite, à partir du 1er décembre 1921, les inscrits maritimes seront envoyés en congé illimité dès qu'ils auront accompli trente-six mois de services.

Décision (Douanes) n° 2489, du 14 novembre 1921 : *Navires importés. Application de la loi du 31 juillet 1920, art. 12* (Annales des Douanes, n° du 1er décembre 1921, p. 319).

Pour l'application de la taxe supplémentaire instituée par l'article 12 de la loi du 31 juillet 1920, le pays où le navire a été nationalisé en dernier lieu avant son importation, doit être considéré comme étant son pays d'origine, quel que soit le pays de construction.

Il va de soi que, pour la détermination du tarif douanier applicable, la présente décision ne porte pas dérogation aux règles normales en matière de détermination de l'origine.

(1) Ce Rec., t. XII, p. 652.

Décret du 17 novembre 1921 : *Droit fixe de remorquage à Bayonne* (Journ. off. du 20 novembre 1921, p. 12788).

Décision (Douanes) n° 8670, du 17 novembre 1921 : *Navigation de plaisance. Permis de circulation* (Annales des Douanes, n° du 15 décembre 1921, p. 332).

On a demandé :

1° Si les embarcations automobiles de plaisance pourvues d'un congé de navigation doivent être munies du permis de circulation prévu par l'article 100 de la loi du 25 juin 1920 (1) ;

2° Si les dispositions dudit article sont applicables aux bâtiments à propulsion mixte dont le moteur est destiné à ne fonctionner que lorsque l'emploi des voiles est insuffisant.

Il résulte d'une communication de l'administration des contributions indirectes, que l'article 100 de la loi du 25 juin 1920 vise tous les canots automobiles de plaisance, sans établir de distinction suivant la navigation fluviale ou maritime, qu'ils peuvent effectuer.

D'un autre côté, le même service estime que la taxation est applicable à « tous les bateaux de plaisance pourvus d'un moteur, effectuant une navigation à l'intérieur des eaux territoriales (maritimes ou fluviales), mais que doivent être exemptés ceux qui gagnent habituellement la haute mer et ne touchent le rivage que pour accoster ou se ravitailler ».

Décision (Douanes) n° 8662, du 17 novembre 1921 : *Contrôle des embarcations automobiles* (Annales des Douanes, n° du 15 décembre 1921, p. 332).

Il y a lieu d'étendre aux embarcations automobiles le contrôle institué par décision du 28 octobre 1921 (3/2), n° 8124 (2), en ce qui concerne la circulation des voitures automobiles.

Décret du 19 novembre 1921 : *Péages au port de Fécamp* (Journ. off. du 24 novembre 1921, p. 12915, et (*erratum*) du 4 décembre 1921, p. 13274).

Arrêté (Mar. march.) du 21 novembre 1921, *modifiant l'article 26 de l'arrêté du 20 décembre 1920* (3) *relatif au fonctionnement des écoles nationales de navigation maritime* (Journ. off. du 23 novembre 1921, p. 12897).

(1) Ce Rec., t. XXXII, p. 235.
(2) *Annales des Douanes*, n° du 1er novembre 1921, p. 320.
(3) V. ce Rec., t. XXXII, p. 501.

Lettre (Douanes) du 25 novembre 1921 : *Courtiers maritimes. Répertoires d'opérations en douane* (Annales des Douanes, n° du 15 décembre 1921, p. 333).

[La lettre du 25 novembre 1921, adressée par M. le Directeur général des Douanes à M. le Président du Comité des courtiers maritimes à Rouen, est relative à l'adoption d'un mode uniforme d'enregistrement des déclarations de gros aux répertoires institués par l'article 77 de la loi du 25 juin 1920 (1). La date d'application de la nouvelle réglementation a été fixée au 1er janvier 1922].

Décret du 26 novembre 1921, *réglementant la police sanitaire maritime* (Journ. off. du 9 décembre 1921, p. 13412).

TITRE Ier

Objet de la police sanitaire maritime

ART. 1er. — Le choléra, la fièvre jaune et la peste, ainsi que les autres maladies transmissibles et importables par voie de mer, visées au présent décret, déterminent, en France et en Algérie, l'application de mesures sanitaires permanentes.

ART. 2. — Des mesures de précaution peuvent toujours être prises par l'autorité sanitaire contre un navire dont les conditions hygiéniques sont jugées douteuses.

TITRE II

Patente de santé

ART. 3. — La patente de santé est un document qui a pour objet :

1° De faire connaître l'état sanitaire des pays de provenance et d'escale, particulièrement l'existence ou la non-existence dans ces pays des maladies pestilentielles exotiques, telles que le choléra, la peste, la fièvre jaune ;

2° De mentionner tous renseignements de nature à éclairer, au point de vue sanitaire, les autorités des ports d'arrivée sur les mesures de prophylaxie applicables au navire intéressé.

ART. 4. — Le navire ne doit avoir qu'une seule patente de santé par voyage, du port de départ au port de destination extrême.

Ce document se compose de la patente proprement dite, établie au port de départ, et des visas apposés par les autorités coloniales ou consulaires dans les ports d'escale successifs. Patente et visas sont libellés d'après une formule arrêtée par le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales ; ils

(1) Ce Rec., t. XXXII, p. 235. — V. aussi l'art. 13 de la loi du 30 avril 1921, *ibid.*, t. XXXII, p. 624.

sont datés du jour où ils sont délivrés et ne sont valables que s'ils ont été établis dans les quarante-huit heures qui ont précédé le départ du navire.

Art. 5. — En France, la patente est établie par l'autorité sanitaire du port et délivrée gratuitement à tout capitaine.

A l'étranger, la patente de santé est délivrée aux navires français à destination de France par le consul français du port ou, à défaut de consul, par l'autorité locale.

S'il s'agit de navires étrangers à destination de France, la patente peut être délivrée par l'autorité locale, mais, dans ce cas, elle doit être visée et annotée, s'il y a lieu, par le consul français du port.

Art. 6. — Le capitaine d'un navire ne doit, en aucun cas, se dessaisir de sa patente de santé jusqu'à son arrivée au port de destination.

Art. 7. — La présentation, à l'arrivée dans un port de France, d'une patente de santé est, en tout temps, obligatoire pour les navires provenant :

1° Des ports situés hors d'Europe, à l'exception des ports d'Algérie, de Tunisie et des ports situés en Amérique sur l'océan Atlantique au nord du 40e degré de latitude nord ;

2° Des ports de la mer Noire et des côtes de la Turquie d'Europe sur l'Archipel et la mer de Marmara.

Le visa consulaire de la patente de santé est en tout temps obligatoire au même titre que la patente elle-même pour les navires ayant fait escale dans les ports mentionnés aux paragraphes précédents.

Art. 8. — Le visa de la patente par les autorités coloniales ou consulaires est obligatoire pour les navires qui font l'objet de l'article 7 dans tous les ports d'escale à partir du moment où ils doivent être obligatoirement pourvus de la patente et jusqu'à leur arrivée dans les ports français.

Art. 9. — Sont dispensés en conséquence de produire normalement une patente et les visas coloniaux ou consulaires s'y référant, les navires qui proviennent :

1° Des ports d'Europe autres que ceux de la mer Noire et des côtes de la Turquie sur la mer de Marmara et l'Archipel ;

2° Des ports d'Algérie et de Tunisie ;

3° Des ports situés en Amérique sur l'océan Atlantique, au nord du 40e degré de latitude nord.

Art. 10 — La présentation de la patente est rendue obligatoire par décision du ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales pour les navires provenant des ports mentionnés à l'article 9, lorsque ces ports sont contaminés par une maladie pestilentielle.

La même obligation peut être étendue aux circonscriptions

qui se trouvent, soit à proximité desdits ports, soit en relations directes avec eux.

L'obligation de la patente entraîne pour les navires auxquels s'appliquent les paragraphes précédents l'obligation du visa colonial ou consulaire dans tous les ports ultérieurement touchés en escale par ces navires, suivant les mêmes conditions que celles qui sont indiquées à l'article 8.

Dans les cas prévus ci-dessus, l'obligation de la patente et du visa corrélatif est immédiatement portée à la connaissance du public, notamment par la voie du *Journal officiel* de la République française et par l'intermédiaire des consuls résidant à l'étranger.

Art. 11. — Le capitaine d'un navire dépourvu de patente de santé, alors qu'il devrait en être muni, ou ayant une patente irrégulière au point de vue notamment de l'absence des visas coloniaux ou consulaires qui devraient y être apposés, est passible, à son arrivée dans un port français, des pénalités édictées par l'article 14 de la loi du 3 mars 1822, sans préjudice des mesures auxquelles le navire peut être assujetti par le fait de sa provenance et des poursuites qui pourraient être exercées contre lui en cas de fraude.

Toutefois, si le navire se trouve dans les conditions visées aux paragraphes 1er et 2 de l'article 10, l'application desdites pénalités est subordonnée au délai dans lequel le capitaine a eu connaissance de l'obligation imposée et à la justification qu'il peut en fournir.

Art. 12 — La patente de santé est nette ou brute. Elle est nette quand elle constate l'absence de maladies pestilentielles dans la ou les circonscriptions d'où vient le navire. Elle est brute dans le cas contraire.

Le caractère de la patente est apprécié par l'autorité sanitaire du port d'arrivée.

Titre III

Mesures sanitaires au port de départ, pendant la traversée et dans les ports d'escale contaminés

Art. 13. — Le capitaine d'un navire français ou étranger se trouvant dans un port de France ou d'Algérie et se disposant à quitter ce port, est tenu d'en faire la déclaration à l'autorité sanitaire avant d'opérer son chargement ou d'embarquer ses passagers.

Art. 14. — Dans le cas où elle le juge nécessaire, l'autorité sanitaire a la faculté de procéder à la visite du navire avant le

chargement et d'exiger tous renseignements et justifications utiles concernant la propreté des vêtements de l'équipage, la qualité de l'eau potable embarquée et les moyens de la conserver, la nature des vivres et des boissons, l'approvisionnement, au double point de vue de la quantité et de l'état de conservation, des sérums et vaccins, et, en général, tous les moyens de prophylaxie dont l'emploi est prévu au présent décret.

L'autorité sanitaire peut, dans le même cas, prescrire la désinfection du linge sale, soit à terre, soit à bord. Elle pourra ordonner, si les circonstances l'exigent, la dératisation et la désinfection du navire avant le départ. Elle pourra prescrire la visite médicale et, s'il y a lieu, l'épouillage des passagers civils ou militaires ainsi que de l'équipage, et la désinsectisation des vêtements et des couvertures.

Le cas échéant, ces diverses opérations sont effectuées dans le plus court délai possible de manière à éviter tout retard au navire.

Art. 15. — Tout navire astreint à l'obligation d'embarquer un médecin sanitaire maritime aura à bord un approvisionnement des vaccins et sérums dont l'utilisation est prévue aux articles 50, 52, 58, 60, 66, 68, 70, 72 et 76 ci-dessous.

Cet approvisionnement sera proportionnel à la capacité d'embarquement du navire en passagers et hommes d'équipage. Il sera renouvelé suivant la durée de conservation déterminée pour chaque sérum ou vaccin par le laboratoire fournisseur.

Un compartiment spécial de la glacière ou chambre frigorifique du navire sera mis à la disposition exclusive du médecin sanitaire maritime pour la conservation de ces sérums et vaccins.

Art. 16. — A bord des navires visés au paragraphe 1er de l'article précédent, un matériel de bactériologie permettant d'effectuer les recherches essentielles en vue du diagnostic des maladies transmissibles sera mis à la disposition du médecin sanitaire maritime, et un local approprié sera aménagé, à cet effet, dans l'infirmerie du bord

Art. 17. — L'autorité sanitaire s'oppose à l'embarquement des personnes ou des objets susceptibles de propager des maladies transmissibles.

Art. 18. — Les permis nécessaires soit pour opérer le chargement, soit pour prendre la mer, ne sont délivrés par la douane que sur le vu d'une licence remise par l'autorité sanitaire.

Art. 19. — Les bateaux de pêche et en général les navires qui s'écartent peu du port de départ sont dispensés, à moins de prescriptions exceptionnelles, de la déclaration prévue à l'article 13.

Art. 20. — Le linge de corps des passagers et de l'équipage, sali pendant la traversée, est lavé aussi souvent que possible.

Art. 21. — Les lieux d'aisances sont lavés et désinfectés chaque jour.

Art. 22. — Dès qu'apparaissent les premiers signes d'une affection transmissible, les malades sont isolés, ainsi que les personnes spécialement désignées pour remplir les fonctions d'infirmier.

Art. 23. — Dans les cabines où se trouvent des malades, s'il y a des lits superposés, ceux du bas sont seuls occupés ; les matelas, couvertures, etc., des lits non occupés sont enlevés de la cabine dans laquelle on ne laisse que les objets strictement indispensables et désinfectés.

Art. 24. — Le sol est lavé chaque jour à l'aide de solutions désinfectantes.

Ar. 25. — Ces locaux ne sont rendus au service courant qu'après lavage complet de toutes leurs parois à l'aide de solutions désinfectantes, réfection des peintures ou blanchiment à la chaux chlorurée et désinfection du mobilier. Ils ne reçoivent de nouveaux passagers qu'après avoir été largement ouverts pendant plusieurs jours après ces désinfections.

Art. 26. — Aux dispositions d'ordre général des articles 17 à 25 inclus s'ajoutent celles (art. 50 à 86 inclus) qui sont applicables suivant la nature de la maladie envisagée.

Art. 27. — Lorsque la mort d'un malade passible d'isolement est dûment constatée, le cadavre est jeté à la mer ; les objets de literie à l'usage du malade au moment de son décès sont également jetés à la mer si le navire est au large ou désinfectés.

Art. 28. — Si pendant le séjour dans un port une affection transmissible se montre à bord du navire, le capitaine doit, sans délai, en aviser l'autorité sanitaire. Les malades chez lesquels les premiers symptômes sont constatés sont, chaque fois qu'il est possible, dirigés sur le lazaret ou sur l'hôpital, et leurs effets, ainsi que les objets de literie qui leur ont servi, sont désinfectés ou détruits.

Titre IV

Mesures sanitaires à l'arrivée

Art. 29. — Tout navire qui arrive dans un port de France et d'Algérie doit, avant toute communication, être reconnu par l'autorité sanitaire.

Cette opération obligatoire a pour objet de constater la provenance du navire et les conditions sanitaires dans lesquelles il se présente.

Elle consiste en un interrogatoire dont la formule est arrêtée par le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance

sociales, et dans la présentation, s'il y a lieu, d'une patente de santé.

Réduite à un examen sommaire pour les navires notoirement exempts de suspicion, elle constitue la reconnaissance proprement dite; dans les cas qui exigent un examen plus approfondi, elle prend le nom d'arraisonnement.

L'arraisonnement peut avoir pour conséquence, lorsque l'autorité sanitaire le jugera nécessaire, l'inspection sanitaire, comprenant, s'il y a lieu, la visite médicale des passagers et de l'équipage.

Art. 30. — Les opérations de reconnaissance et d'arraisonnement sont effectuées sans délai.

Elles sont pratiquées même de nuit toutes les fois que les circonstances le permettent. Cependant, s'il y a suspicion sur la provenance ou sur les conditions sanitaires du navire, l'arraisonnement et l'inspection sanitaire ne peuvent avoir lieu que de jour.

Art. 31. — Les résultats soit de la reconnaissance, soit de l'arraisonnement sont relevés par écrit et consignés simultanément sur le registre médical et le livre de bord, et sur un registre spécial tenu par l'autorité sanitaire du port.

Art. 32. — Les bateaux de la douane, les bateaux des ponts et chaussées affectés aux services des ports de commerce, des phares et balises, les bateaux-pilotes, les garde-pêche, les bateaux qui font la petite pêche sur les côtes de France ou d'Algérie ou sur la partie des côtes de Tunisie qui s'étend du cap Nègre à la frontière algérienne, et en général tous ceux qui s'écartent peu du rivage et qui peuvent être reconnus au simple examen sont, à moins de circonstance exceptionnelle dont l'autorité sanitaire est juge, dispensés de la reconnaissance.

Art. 33. — Tout capitaine arrivant dans un port français est tenu de :

1° Empêcher toute communication, tout déchargement de son navire avant que celui-ci ait été reconnu et admis à la libre pratique ;

2° Produire aux autorités chargées de la police sanitaire tous les papiers du bord ; répondre, après avoir prêté serment de dire la vérité, à l'interrogatoire sanitaire ; déclarer tous les faits, donner tous les renseignements venus à sa connaissance et pouvant intéresser la santé publique ;

3° Se conformer aux règles de la police sanitaire, ainsi qu'aux ordres qui lui sont donnés par lesdites autorités.

Art. 34. — Les gens de l'équipage et les passagers peuvent, lorsque l'autorité sanitaire le juge nécessaire, être soumis à de semblables interrogatoires et obligés, sous serment, à de semblables déclarations.

Art. 35. — Lorsqu'un navire se présente dans un port de France ou d'Algérie, ayant à bord un cas de maladie fébrile, le capitaine et le médecin sont tenus d'en faire la déclaration à l'autorité sanitaire, qui, après visite médicale, prescrit les mesures nécessaires, conformément aux règlements en vigueur.

Art. 36 — Tout navire provenant d'une circonscription officiellement saine est admis immédiatement à la libre pratique, après la reconnaissance ou l'arraisonnement, sauf dans les cas mentionnés ci-après :

a) Lorsque le navire a eu à bord, soit au port de départ, soit pendant la traversée, des accidents certains ou suspects de choléra, de fièvre jaune, de peste ou de toute autre maladie transmissible et importable ;

b) Lorsque le navire a eu en mer des communications de nature suspecte ;

c) Lorsqu'il présente à l'arrivée des conditions hygiéniques douteuses ;

d) Lorsque l'autorité sanitaire a des motifs légitimes de contester la sincérité de la teneur de la patente de santé ou des déclarations du bord ;

e) Lorsque le navire provient d'un port qui entretient des relations libres avec une circonscription considérée comme contaminée ;

f) Lorsque le navire provient d'une circonscription que l'autorité sanitaire a des motifs de considérer comme contaminée.

Dans ces différents cas, le navire subira l'inspection sanitaire ou la visite médicale et l'autorité sanitaire du port jugera des mesures qui lui seront applicables, suivant les circonstances.

Art. 37. — Lorsqu'un navire se présente dans un port de France ou d'Algérie, ayant à bord un cas de « maladie fébrile », il est procédé à la visite médicale, et la libre pratique n'est pas accordée avant qu'il ait été reconnu que ladite maladie n'est pas une des maladies transmissibles, visées à l'article 4 de la loi du 15 février 1902, ou, s'il s'agit d'une de ces maladies, avant que les mesures nécessaires pour en prévenir la propagation aient été prises.

Art. 38. — Si l'examen médical permet de constater un cas certain ou suspect d'une des maladies transmissibles ci-dessus visées, l'autorité sanitaire prend, tant à l'égard des passagers et de l'équipage que du navire même, les mesures commandées par les circonstances, en conformité notamment des articles 2, 37 et 95 du présent règlement.

Si le malade est un civil, l'autorité sanitaire prévient, d'autre part, la municipalité à qui il appartient d'assurer le transport et l'isolement du malade et elle provoque l'application, en dehors du navire, par les services municipaux ou départementaux chargés respectivement de cette mission, en vertu de la loi du

15 février 1902, des diverses mesures de prophylaxie prévues, soit par ladite loi, soit par les règlements sanitaires locaux.

Si le malade est un militaire, l'autorité sanitaire en informe d'urgence le médecin chef de la place ou le représentant du service de santé de l'armée qui a qualité pour être saisi, auxquels il appartiendra d'assurer le transport et l'isolement du malade, ainsi que la désinfection de ses vêtements et bagages.

Art. 39. — Tout navire se trouvant dans un port de France ou d'Algérie est soumis, de la part du service sanitaire maritime, pendant tout son séjour dans le port, à une surveillance ayant pour objet de connaître les premières manifestations à bord des maladies transmissibles et d'en empêcher la propagation.

A cet effet, le capitaine du navire est tenu de déclarer immédiatement à l'autorité sanitaire du port tout cas de « maladie fébrile » survenant à bord pendant cette période. Dès qu'elle a reçu cette déclaration, ou, à défaut de déclaration, dès qu'elle a été informée, de quelque façon que ce soit, de la présence à bord d'un cas de telle maladie, l'autorité sanitaire du port agit sans retard dans les conditions prévues aux articles précédents.

Art. 40. — L'armement est tenu de prêter son concours, dans les conditions indiquées par l'autorité sanitaire, à l'exécution des mesures prises en vertu du présent décret.

Art. 41. — Les marchandises ne sont pas l'objet de mesures spéciales en dehors des dispositions insérées dans les articles 50 à 87 et 95 à 106 ci-après.

Nonobstant, au cas où des marchandises seraient considérées comme suspectes ou contaminées par l'autorité sanitaire du port d'arrivée, celle-ci apprécierait suivant les circonstances, la nature des marchandises ou objets qui seraient soumis à des mesures spéciales, le lieu où ces mesures seraient appliquées, les procédés à employer et le temps nécessaire à ces opérations.

Les lettres et correspondances, imprimés, livres, journaux, papiers d'affaires (non compris les colis postaux) ne sont soumis à aucune restriction ni désinfection.

Att. 42. — Sont réputés marchandises pour l'application de l'article précédent, tous produits embarqués figurant ou non au manifeste, à la seule exception du charbon embarqué pour les besoins du service.

Art. 43. — Les cercueils contenant les restes de personnes décédées outre-mer sont placés à bord dans un endroit facilement accessible.

Ils sont accompagnés d'un procès-verbal dûment établi et certifié par l'autorité coloniale, militaire ou consulaire, relatant l'accomplissement des prescriptions des articles 1er, 2, 3, 4, 5 et 6 de l'instruction ministérielle du 10 juillet 1916.

Ce procès-verbal est communiqué à l'autorité sanitaire dès l'arrivée du navire.

Art. 44. — Le directeur ou chef de service, le médecin, l'officier ou l'agent sanitaire, se rend à bord ; il s'assure en personne, d'abord sur place et, s'il y a lieu, par un nouvel examen après débarquement, que les prescriptions édictées par l'article 5 de l'instruction ministérielle du 10 juillet 1916 ont été régulièrement remplies et que l'état du cercueil présente toutes les garanties de construction, de bonne conservation et d'étanchéité ; dans l'affirmative, il appose le sceau du service sur ce cercueil et délivre au point de vue sanitaire le certificat d'admission conforme au modèle ci-annexé. La remise de ce certificat est d'ailleurs subordonnée, le cas échéant, aux mesures réglementaires qui seraient applicables au navire en raison de sa provenance ou des conditions sanitaires du bord.

Art. 45. — Si le cercueil ne satisfaisait pas aux dispositions indiquées par l'instruction ministérielle du 10 juillet 1916, toutes mesures devraient être immédiatement prises sous la responsabilité du capitaine du navire et aux frais des intéressés, soit pour le réparer ou le remplacer conformément à ces dispositions, soit pour le mettre en dépôt provisoire jusqu'à ce que la remise et le transport puissent en être effectués sans danger.

Art. 46. — Le certificat d'admission est remis au commissaire spécial ou au commissaire de police de qui relèvent ensuite exclusivement les constatations résultant des pièces d'identité, la vérification de l'autorisation accordée par le ministre de l'Intérieur et le soin de prévenir, le cas échéant, la famille ou son représentant.

Art. 47. — L'intervention du service sanitaire ne donne lieu à aucune rétribution directe ou indirecte.

Art. 48. — Un registre spécial est tenu dans chaque port reproduisant toutes les indications de dates et de circonstances utiles pour justifier sous un cadre uniformément fixé par le ministre de l'Intérieur les diverses opérations ainsi pratiquées.

Art. 49. — Le sceau apposé par l'autorité sanitaire ne pourra être rompu, même après l'arrivée du cercueil dans la localité où l'inhumation doit avoir lieu, sauf le cas de force majeure. Il ne pourra être procédé, sous aucun prétexte, à l'ouverture du cercueil sans autorisation du ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales.

Titre V

Mesures prophylactiques spéciales aux diverses maladies transmissibles constatées ou redoutées

Choléra

Art. 50. - Mesures à prendre dans le port contaminé.

1° Surveillance de l'eau potable. Autant que possible n'user pour l'alimentation que de l'eau stérilisée ;

2° Interdire la consommation de certains fruits, légumes, coquillages qui, mangés crus, pourraient être susceptibles de transmettre la maladie ;

3° Surveillance à l'embarquement des marchandises, linge de corps, vêtements, objets de literie, drilles, chiffons suspects et autres catégories d'objets susceptibles de véhiculer le vibrion cholérique ;

4° Vaccination anti-cholérique de l'équipage, sans obligation pour les intéressés de s'y soumettre.

Art. 51. — Mesures à prendre au départ du port contaminé.

Visite médicale des passagers ; éviction des cas suspects, en considérant comme suspect tout passager, civil ou militaire, atteint de diarrhée, même légère ; examen bactériologique immédiat des déjections des individus évincés.

Désinfection des bagages suspects, linges de corps, vêtements, objets de literie, etc.

Ces mesures : visite médicale et désinfection, seront, autant que possible, prises à terre avant l'embarquement.

Art. 52. — Mesures à prendre pendant la traversée :

1° Ebullition de l'eau potable ; surveillance des divers produits destinés à l'alimentation, qui devront être conservés soigneusement à l'abri des mouches, non seulement dans les garde-manger, mais encore dans les cuisines, les offices et les salles à manger ;

2° Surveillance des passagers et de l'équipage. Insister sur les soins de propreté corporelle et, en particulier, sur le lavage des mains avant les repas et au sortir de lieux d'aisances et des poulaines. Des dispositions seront prises dans ces locaux pour faciliter ces mesures aux passagers et à l'équipage ;

3° Isolement des cas suspects ou confirmés et, au besoin, de l'entourage suspect de ces malades ;

4° Lorsque les moyens techniques le permettent, recherche des porteurs de germes, en particulier dans l'entourage des malades, et isolement des porteurs de germes reconnus ;

5° Désinfection des matières fécales provenant des malades et des personnes isolées par les procédés reconnus efficaces ;

6° Désinfection en cours de maladie : des locaux servant à l'isolement des malades et des suspects ; des vêtements du personnel chargé des soins à donner aux malades et aux suspects, des linges, objets de literie et tous autres objets contaminés ou suspects de l'être ;

7° Vaccination anticholérique des passagers, sans obligation pour les intéressés de s'y soumettre.

Atr. 53. — Mesures à prendre à l'arrivée du navire :

1° Visite médicale ;

2° Lorsque le navire se présentant après un délai de plus de cinq jours depuis le dernier contact avec une circonscription contaminée, il ne s'est produit pendant la traversée aucun cas suspect ou confirmé de choléra, si les mesures prises à bord sont jugées suffisantes par l'autorité sanitaire, le navire est admis à la libre pratique ; les passagers sont débarqués sans aucune formalité, sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 5 ci-dessous ;

3° Lorsque le navire se présentant après un délai de plus de cinq jours depuis le dernier contact avec une circonscription contaminée, il s'est produit pendant la traversée un ou des cas suspects ou confirmés de choléra depuis plus de cinq jours, si les mesures d'isolement et de désinfection prises à bord sont jugées suffisantes par l'autorité sanitaire, les passagers peuvent être débarqués ; le navire peut être admis à la libre pratique, sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 5 ci-dessous ;

4° Lorsque le navire se présente après un délai de moins de cinq jours depuis son dernier contact avec une circonscription contaminée, ou lorsqu'il s'est produit depuis moins de cinq jours ou existe à l'arrivée un ou des cas suspects ou confirmés de choléra, le navire est isolé et placé en observation ;

a) S'il ne s'est produit aucun cas suspect ou confirmé de choléra depuis le départ de la circonscription contaminée, la durée de l'observation est de cinq jours, à compter du moment du départ de cette circonscription. Les mesures de désinfection jugées nécessaires sont exécutées sous la surveillance de l'autorite sanitaire. A l'expiration du délai de cinq jours, les passagers sont débarqués et le navire admis à la libre pratique, sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 5 ci-dessous ;

b) S'il s'est produit un ou plusieurs cas suspects ou confirmés de choléra depuis moins de cinq jours, la durée de l'observation est de cinq jours. Suivant les circonstances, l'autorité sanitaire peut prendre comme point de départ de cette observation, soit la date de l'isolement du dernier cas, soit la date de l'arrivée du navire dans le port. Après désinfection et à l'expiration du délai de cinq jours, s'il ne s'est produit aucun fait nouveau, les passagers sont débarqués, le navire admis à la libre pratique, sous

réserve des dispositions prévues au paragraphe 5 ci-dessous ;

5° Quel que soit l'état sanitaire d'un navire provenant d'une circonscription contaminée de choléra, la recherche des porteurs de germes cholériques peut être effectuée par l'autorité sanitaire du port d'arrivée parmi les passagers et l'équipage. Cette recherche peut ne porter que sur certaines catégories d'individus, entourage des malades ou tout autre groupement d'individus, ou tout individu particulièrement suspect, l'autorité sanitaire restant seule juge de l'extension qu'elle doit donner à cette mesure. Quant aux porteurs de germes reconnus, ils sont soumis au régime prescrit par les règlements de police sanitaire nationale en vigueur ;

6° Au cas où le navire aurait à l'arrivée un ou des cas suspects ou confirmés de choléra, le ou les malades sont débarqués sur les indications de l'autorité sanitaire, à charge par le navire de fournir les moyens de débarquement ;

7° Tout navire provenant de circonscription contaminée de choléra ou ayant eu pendant la traversée des cas suspects ou confirmés de cette maladie, est soumis, après admission à la libre pratique, au régime de la surveillance sanitaire pendant toute la durée de son séjour dans le port.

Dans les cas prévus aux paragraphes 4 et 6 du présent article, les mesures suivantes sont en outre appliquées :

a) Désinfection du linge sale, des effets à usage, de la literie et des objets de l'équipage et des passagers qui, de l'avis de l'autorité sanitaire, seraient considérés comme contaminés ;

b) Désinfection des locaux ayant servi à l'isolement des malades et des suspects ;

c) Evacuation de l'eau de cale après désinfection ;

d) A défaut de production par le médecin ou le capitaine d'un certificat constatant qu'il n'a pas été embarqué d'eau dans le port contaminé de choléra, rejet de l'eau après désinfection ;

e) Interdiction de laisser s'écouler ou de jeter dans les eaux du port des déjections humaines, à moins de désinfection préalable.

Fièvre jaune.

Art. 54. — Mesures à prendre dans le port contaminé :

1° Protection du navire contre les moustiques par le choix du mouillage et tous les procédés de défense reconnus efficaces ;

2° Usage d'une moustiquaire de couchette pour toutes personnes de l'équipage et tous passagers.

Art. 55. — Mesures à prendre au départ :

1° Visite médicale des passagers ; éviction des cas suspects ou confirmés.

Autant que possible cette visite sera faite à terre, avant l'embarquement.

Art. 56. — Mesures à prendre [pendant] la traversée :

1° Destruction des moustiques par tous les moyens reconnus efficaces ;

2° Isolement sous moustiquaire et dans une cabine grillagée, de tout malade suspect ou confirmé.

Art. 57. — Mesures à prendre à l'arrivée :

1° Visite médicale ;

2° Isolement du navire jusqu'après démoustication et délarvation ;

3° Débarquement des malades de jour et sur brancard protégé, sur les indications de l'autorité sanitaire, à charge par le navire de fournir les moyens de débarquement :

a) Dans les pays à stégomyia, isolement et protection des malades contre les moustiques ;

b) Dans les pays indemnes de stégomyia, débarquement des malades, soit en milieu hospitalier, soit en tout autre milieu, suivant les convenances individuelles.

4° Débarquement des passagers sains :

a) En liberté dans les régions indemnes de stégomyia ;

b) Dans les régions où vit le stégomyia, sous le régime du passeport sanitaire.

5° Démoustication et délarvation du navire avant le débarquement des marchandises.

Cette opération est laissée, suivant la saison et la température, à l'appréciation de l'autorité sanitaire ;

6° Admission du navire à la libre pratique sous le régime de la surveillance sanitaire applicable pendant toute la durée du séjour dans le port.

Peste.

Art. 58. — Mesures à prendre dans le port contaminé :

1° Si le navire est à quai, prendre des mesures de protection contre l'embarquement des rats, en usant des procédés officiellement reconnus efficaces ;

2° Surveiller l'apparition d'une épizootie parmi les rats ou souris ; en cas de mortalité suspecte, aviser l'autorité sanitaire du port ;

3° Si possible, faire la recherche des rats pesteux par examen bactériologique, soit parmi ceux qui seraient trouvés morts, soit parmi les rats capturés à cet effet ;

4° Destruction des parasites au moyen des procédés officiellement reconnus efficaces, dans les locaux d'habitation, sur les effets de literie, les linges et vêtements ;

5° Surveillance à l'embarquement des marchandises : drilles, chiffons, tapis, fourrures, objets de literie, etc. ;

6° Vaccination anti-pesteuse de l'équipage, sans obligation pour les intéressés de s'y soumettre.

Art. 59. — Mesures à prendre au départ :

1° Visite médicale des passagers ; éviction des cas suspects ou confirmés ;

2° Désinfection des bagages suspects.

Autant que possible, la visite médicale des passagers et la désinfection de leurs bagages seront effectuées à terre avant l'embarquement.

Art. 60. — Mesures à prendre pendant la traversée :

1° Isolement des cas suspects ou confirmés ;

2° Désinsectisation des malades et de leur entourage ;

3° Désinfection, en cours de maladie, des locaux d'isolement, des linges, vêtements, objets de literie et de tous autres objets susceptibles d'avoir été contaminés ;

4° Vaccination anti-pesteuse des passagers, sans obligation pour les intéressés de s'y soumettre ;

5° Surveillance de la mortalité chez les rats et, si possible, examen bactériologique ;

6° Même surveillance à l'égard des animaux susceptibles d'être atteints de peste se trouvant à bord (chats, singes, etc.).

Art. 61. — Mesures à prendre à l'arrivée :

1° Visite médicale ;

2° Au cas où le navire se présente après un délai de plus de cinq jours depuis son dernier contact avec une circonscription contaminée, et s'il ne s'est produit aucun cas suspect ou confirmé pendant la traversée, les passagers sont débarqués, après désinfection des bagages suspects, et le navire admis à la libre pratique sous surveillance sanitaire applicable pendant toute la durée du séjour, sous réserve des mesures de dératisation prévues par le règlement ;

3° Au cas où le navire se présenterait après un délai de moins de cinq jours depuis le dernier contact avec une circonscription contaminée, ou moins de cinq jours depuis l'isolement du dernier cas suspect ou confirmé de peste :

a) Isolement et mise en observation du navire pendant un délai de cinq jours, à compter de la date de l'isolement du dernier cas ou de la date de l'arrivée du navire, suivant les circonstances et l'appréciation de l'autorité sanitaire ;

b) Débarquement et isolement des malades suspects ou confirmés sur les indications de l'autorité sanitaire, à charge par le navire de fournir les moyens de débarquement ;

c) Désinfection des bagages suspects ;

d) Débarquement des passagers sains sous le régime du passeport sanitaire ;

e) Dératisation du navire par les procédés officiellement reconnus efficaces ;

f) Désinfection des locaux susceptibles d'avoir été contaminés ;

g) Admission du navire à la libre pratique sous le régime de

la surveillance sanitaire applicable pendant toute la durée du séjour dans le port ;

h) Constatation de l'état sanitaire des animaux susceptibles d'être atteints de peste se trouvant à bord (chats, singes, etc.).

Typhus exanthématique.

Art. 62. — Mesures à prendre dans le port contaminé :

1° Recommander la propreté corporelle. Visite de l'équipage. Epouillage soigneux de tout homme d'équipage trouvé porteur de poux. Les procédés employés pour l'épouillage devront être ceux officiellement reconnus efficaces ;

2° Désinsectisation des locaux d'habitation, des objets de literie, des vêtements, par les procédés officiellement reconnus efficaces pour la destruction des poux.

Art. 63. — Mesures à prendre au départ :

1° Visite médicale des passagers, éviction des cas suspects ou confirmés ;

2° Epouillage des passagers suspects et désinfection de leurs bagages.

Autant que possible, la visite médicale des passagers et la désinfection de leurs bagages seront effectuées à terre avant l'embarquement.

Art. 64. — Mesures à prendre pendant la traversée :

1° Isolement des cas suspects ou confirmés ;

Veiller à ce que les malades, leur entourage et les personnes chargées de leur donner des soins soient indemnes de poux ;

Affecter au soin des malades et des suspects de préférence les personnes immunisées par une première atteinte ;

2° En cours de maladie, désinsectisation des locaux d'isolement, des objets de literie, linges et vêtements par les procédés officiellement reconnus efficaces.

Art. 65. — Mesures à prendre à l'arrivée :

1° Visite médicale ;

2° Au cas où le navire n'a présenté pendant la traversée et ne présente à l'arrivée aucun cas suspect ou confirmé de typhus exanthématique, recherche des porteurs de poux. Les porteurs reconnus sont soumis aux mesures jugées nécessaires par l'autorité sanitaire. Les personnes indemnes de parasites sont débarquées sans formalités si le navire a quitté la circonscription contaminée depuis un délai de plus de vingt-cinq jours. Si le navire a quitté la circonscription contaminée depuis moins de vingt-cinq jours, [elles] sont débarquées sous le régime du passeport sanitaire pendant un délai laissé à l'appréciation de l'autorité sanitaire ;

3° Au cas où le navire aurait présenté pendant la traversée ou présenterait à l'arrivée des cas suspects ou confirmés de typhus

exanthématique, les malades sont débarqués sur les indications de l'autorité sanitaire, à charge par le navire de fournir les moyens de débarquement.

Les passagers suspects ou reconnus porteurs de poux sont soumis aux mesures jugées nécessaires par l'autorité sanitaire ; les passagers notoirement sains et indemnes de poux sont débarqués sous le régime du passeport sanitaire (durée de surveillance : vingt-cinq jours).

4° Désinsectisation du navire ou des parties du navire susceptibles de recéler des poux ;

5° Admission du navire à la libre pratique sous le régime de la surveillance sanitaire applicable pendant toute la durée du séjour dans le port.

Fièvres typhoïde, paratyphoïde. Dysenteries.

Art. 66. — Mesures à prendre dans le port contaminé :

1° Ebullition de l'eau potable ; surveillance des divers produits destinés à l'alimentation qui devront être conservés soigneusement à l'abri des mouches non seulement dans les garde-manger, mais encore dans les cuisines, les offices et les salles à manger. Prohibition de certaines catégories de produits destinés à l'alimentation : fruits, légumes, coquillages, etc., susceptibles étant mangés crus de transmettre la maladie ;

2° Au cas de fièvre typhoïde ou paratyphoïde, vaccination des gens d'équipage ne pouvant présenter un certificat de vaccine anti-typhoïdique datant de moins de six mois, sans obligation, pour les intéressés, de se soumettre à cette vaccination.

Art. 67. — Mesures à prendre au départ :

1° Eviction des cas suspects ou confirmés ;

2° Désinfection, des bagages suspects.

Art. 68. — Mesures à prendre pendant la traversée :

1° Isolement des cas suspects ou confirmés ;

2° Désinfection, au cours de la maladie, des locaux d'isolement, des linges, vêtements, objets de literie, etc., susceptibles d'avoir été contaminés. Désinfection soigneuse des matières fécales des malades isolés ;

3° Veiller à la propreté des mains des personnes de l'entourage des malades ou des gens chargés de leur donner des soins ;

4° Vaccination anti-typhoïdique des passagers, sans obligation pour les intéressés de s'y soumettre.

Art. 69. — Mesures à prendre à l'arrivée :

1° Visite médicale, au cas seulement où il y aurait des malades suspects ou confirmés ;

2° Débarquement des malades suspects ou confirmés, sur les indications de l'autorité sanitaire, à charge par le navire de fournir les moyens de débarquement ;

3° Désinfection des bagages suspects ;

4° Débarquement des passagers sains ;

5° Désinfection des locaux susceptibles d'avoir été contaminés ;

6° Admission du navire à la libre pratique sous le régime de la surveillance sanitaire applicable pendant toute la durée du séjour dans le port.

Variole.

Art. 70. — Mesures à prendre dans le port contaminé :

Vaccination de toutes les personnes d'équipage ne pouvant présenter un certificat de vaccine datant de moins d'un an.

A. 71. — Mesures à prendre au départ :

1° Visite des passagers, éviction des cas suspects ou confirmés ;

2° Désinfection des bagages suspects.

Art. 72. — Mesures à prendre pendant la traversée :

1° Vaccination de tout passager ne pouvant présenter un certificat de vaccine datant de moins d'un an ;

2° Isolement des malades suspects ou confirmés et si possible de leur entourage ;

3° Désinfection en cours de maladie des locaux d'isolement, des linges, vêtements, objets de literie, etc., susceptibles d'avoir été contaminés.

Art. 73. — Mesures à prendre à l'arrivée :

1° Visite médicale, au cas seulement où le navire aurait présenté pendant la traversée ou présenterait à l'arrivée un ou des cas suspects ou confirmés de variole ;

2° Débarquement et isolement des malades suspects ou confirmés sur les indications de l'autorité sanitaire, à charge par le navire de fournir les moyens de débarquement ;

3° Au cas où les mesures de prophylaxie déjà prises à bord ne seraient pas jugées suffisantes par l'autorité sanitaire, le navire est isolé jusqu'à ce que les opérations nécessaires soient effectuées ;

4° Désinfection des bagages suspects ;

5° Débarquement des passagers sains sous le régime du passeport sanitaire (durée de surveillance : vingt jours).

6° Admission du navire à la libre pratique sous le régime de la surveillance sanitaire applicable pendant toute la durée du séjour dans le port.

Diphtérie.

Art. 74. — Mesures à prendre dans le port contaminé :

Recommander aux personnes de l'équipage les soins hygiéniques de la bouche et du nez : gargarismes antiseptiques, collutoires, etc.

Art. 75. — Mesures à prendre au départ :

1° Surveillance à l'embarquement des passagers ; éviction des cas suspects ou confirmés ;

2° Désinfection des bagages suspects.

Art. 76. — Mesures à prendre pendant la traversée :

1° Isolement des cas suspects ou confirmés et des convalescents jusqu'à l'arrivée ;

2° Injection préventive de sérum antidiphtérique aux personnes de l'entourage du ou des malades, sans obligation pour les intéressés de s'y soumettre ;

3° Désinfection en cours de maladie des locaux d'isolement, linge, vêtements, objets de literie, etc., susceptibles d'avoir été contaminés ;

4° Si possible, recherche des porteurs de germes diphtériques ou des cas frustes (enfants atteints de coryza ou d'épistaxis).

Art. 77. — Mesures à prendre à l'arrivée :

1° Visite médicale, au cas seulement où il y aurait eu à bord pendant la traversée un ou des cas suspects ou confirmés ;

2° Les malades, s'il en existe, seront débarqués sur les indications de l'autorité sanitaire, à charge par le navire de fournir les moyens de débarquement ;

3° S'il y a des porteurs de germes reconnus, il seront signalés à l'autorité sanitaire qui prendra à leur égard les mesures nécessaires ;

4° Désinfection des bagages suspects ;

5° Débarquement des passagers sains ;

6° Désinfection des parties du navire susceptibles d'avoir été contaminées ;

7° Admission du navire à la libre pratique sous le régime de la surveillance sanitaire applicable pendant toute la durée du séjour dans le port.

Méningite cérébro-spinale épidémique et poliomyélite.

Art. 78. — Mesures à prendre dans le port contaminé :

Recommandation des soins d'hygiène de la bouche et du nez : gargarismes antiseptiques, collutoires, etc.

Art. 79. — Mesures à prendre au départ :

1° Surveillance à l'embarquement des passagers ; éviction des cas suspects ou confirmés ;

2° Désinfection des bagages suspects.

Art. 80. — Mesures à prendre pendant la traversée :

1° Isolement des cas suspects ou confirmés et des convalescents jusqu'à l'arrivée ;

2° Désinfection en cours de maladie des locaux d'isolement, des linges, objets de literie, etc., susceptibles d'avoir été contaminés ;

3° Recommandation des soins d'hygiène de la bouche et du

nez pour toute personne à bord, principalement pour celles de l'entourage du ou des malades et celles appartenant à la collectivité d'où provient le malade, susceptibles d'être porteurs de germes.

Art. 81. — Mesures à prendre à l'arrivée :

1° Visite médicale, au cas seulement où il se serait produit à bord pendant la traversée un ou des cas suspects ou confirmés ;

2° Débarquement des malades suspects ou confirmés sur les indications de l'autorité sanitaire, à charge par le navire de fournir les moyens de débarquement ;

3° Désinfection des bagages suspects ;

4° Débarquement des passagers sains ;

5° Désinfection des locaux susceptibles d'avoir été contaminés ;

6° Admission du navire à la libre pratique sous le régime de la surveillance sanitaire applicable pendant toute la durée du séjour dans le port.

Lèpre.

Art. 82. — Dans les ports des régions où la lèpre est endémique, on devra éviter soigneusement d'embarquer parmi les hommes d'équipage des individus suspects ou atteints de la lèpre.

Au départ de ces ports, une surveillance médicale devra être établie pour éliminer les cas suspects ou confirmés chez les passagers ; une tolérance pourra être admise à l'égard des passagers de nationalité française présentant certaines garanties ; les conditions de leur transport sont réglementées de façon analogue à celle fixée pour les tuberculeux par l'article 83 ci-après.

A l'arrivée dans les ports français, tout cas suspect ou confirmé de lèpre devra être signalé à l'autorité sanitaire maritime, qui pourra retenir les malades en vue d'un examen plus approfondi.

Si le diagnostic de la lèpre est confirmé :

1° Au cas où le sujet est de nationalité française, il lui sera délivré un passeport sanitaire et il devra se soumettre aux décisions prises, conformément aux règlements en vigueur, par l'inspecteur départemental d'hygiène du département où il se rend ;

2° Si le sujet est de nationalité étrangère et que, par suite de son manque de ressources, il puisse constituer un danger et une charge pour notre pays, il sera rapatrié soit à ses frais, soit par les soins du consul du pays auquel il appartient, ou enfin à la charge de la compagnie de navigation qui l'a apporté ;

3° Les sujets étrangers qui, par leur situation de fortune, leur

culture et leur mentalité, présentent des garanties suffisantes, pourront être admis à résider en territoire français sous réserve qu'ils se soumettront au régime imposé aux sujets français atteints de lèpre.

Tuberculose.

Art. 83. — Tout homme d'équipage, reconnu atteint de tuberculose pulmonaire en raison de signes cliniques et bactériologiques, sera signalé à l'autorité sanitaire maritime, sans préjudice des mesures de prophylaxie qui seront prises pendant son séjour à bord comportant l'interdiction de séjourner dans les postes d'équipage.

S'il s'agit d'un passager, le médecin sanitaire maritime prendra, d'accord avec le capitaine et suivant les circonstances, des mesures en vue de son isolement.

Les locaux occupés par les tuberculeux seront désinfectés à l'arrivée.

Les objets mis à leur disposition : objets de toilette, literie, ustensiles servant à l'alimentation, seront, ainsi que leur linge sale, soumis aux pratiques habituelles de la désinfection.

A l'arrivée dans les ports français, la présence de ces tuberculeux contagieux sera signalée à l'autorité sanitaire maritime qui veillera à l'exécution des mesures précitées.

Maladies vénériennes.

Art. 84. — Les médecins sanitaires maritimes embarqués et les médecins-chefs des compagnies de navigation devront :

Rechercher parmi les équipages (officiers compris) les hommes atteints de maladies vénériennes aux périodes contagieuses ;

Faciliter leur traitement par tous les moyens ;

Prendre toutes mesures en vue d'empêcher les contaminations.

Conjonctivites granuleuses (trachome).

Art. 85. — L'embarquement sera refusé aux personnes atteintes de conjonctivite granuleuse (trachome).

Au cas où un navire amènerait des malades atteints de cette affection, leur débarquement sera interdit et les frais de rapatriement mis à la charge de l'armement.

Autres maladies transmissibles.

Art. 86. — Pour les autres maladies transmissibles (scarlatine, rougeole, oreillons, paludisme, grippe épidémique, etc.), le médecin sanitaire maritime, en cours de traversée, et l'autorité sanitaire, à l'arrivée, prendront les mesures commandées par les circonstances.

Titre VI

Mesures prophylactiques diverses applicables aux navires et à certaines catégories de personnes.

Art. 87. — Les personnes qui ont été chargées de la désinfection totale ou partielle d'un navire infecté, qui ont procédé avant ou pendant la désinfection de ce navire au chargement et à la désinfection des marchandises, ou qui sont restées à bord pendant l'accomplissement de ces opérations sont, à partir desdites opérations, l'objet d'une surveillance dont la durée est au moins égale au temps d'incubation de la maladie envisagée.

Le navire est soumis à la surveillance pendant toute la durée de son séjour dans le port.

Art. 88. — Les mesures concernant les navires, soit suspects, soit infectés, peuvent être atténuées par l'autorité sanitaire du port s'il y a à bord un médecin sanitaire maritime, ainsi que des installations et un outillage sanitaires satisfaisants, et si le médecin certifie que les mesures de prophylaxie ont été convenablement pratiquées pendant la traversée.

Art. 89. — Les mesures prescrites par l'autorité sanitaire du port sont notifiées sans retard et par écrit au capitaine, sous réserve des modifications que des circonstances ultérieures pourraient rendre nécessaires.

Art. 90. — Tout navire soumis à l'isolement est tenu à l'écart dans un poste déterminé et surveillé par un nombre suffisant de gardes de la santé.

Art. 91. — Un navire infecté qui ne fait qu'une simple escale sans prendre pratique ou qui ne veut pas se soumettre aux obligations imposées par l'autorité du port, est libre de reprendre la mer. Dans ce cas, la patente de santé lui est rendue avec un visa mentionnant les conditions dans lesquelles il part. Il peut être autorisé à débarquer ses marchandises, après que les précautions nécessaires ont été prises.

Il peut également être autorisé à débarquer les passagers qui en feraient la demande, à la condition que ceux-ci se soumettent aux mesures prescrites pour les navires infectés.

Art. 92. — Lorsqu'un navire, suspect ou infecté, se présente dans un port ne disposant pas, comme personnel ou matériel, des moyens sanitaires voulus, il est envoyé au port le plus voisin possédant ces moyens.

Art. 93. — Un navire étranger, à destination étrangère, qui se présente infecté dans un port, même pourvu des installations nécessaires, pour y être soumis à l'isolement, peut, s'il doit en résulter un danger pour les autres personnes déjà isolées, ne pas être admis à débarquer ses passagers et être invité à conti-

nuer sa route pour sa plus prochaine destination, après avoir reçu tous les secours nécessaires.

Toutefois, les malades sont, autant que possible, débarqués suivant les disponibilités hospitalières locales.

Art. 94. — Les navires chargés d'émigrants, de pèlerins, de corps de troupe et, en général, tous les navires jugés dangereux par une agglomération d'hommes dans de mauvaises conditions, peuvent, en tout temps, être l'objet de précautions spéciales que détermine l'autorité sanitaire du port d'arrivée, sauf à en référer sans délai soit au ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, soit au gouverneur général de l'Algérie

Art. 95. — Outre les diverses mesures spécifiées dans les articles qui précèdent, l'autorité sanitaire d'un port a le devoir, en présence d'un danger imminent et en dehors de toute prévision, de prescrire provisoirement telles mesures qu'elle juge indispensables pour garantir la santé publique, sauf à en référer dans le plus bref délai, soit au ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, soit au gouverneur général de l'Algérie.

Titre VII

Dératisation.

Art. 96. — La destruction des rats ou « dératisation », exclusivement pratiquée au moyen d'appareils dont l'efficacité a été reconnue par le conseil supérieur d'hygiène publique de France, est obligatoire pour l'admission dans les ports français :

1° De tout navire provenant d'un port considéré comme contaminé de peste ou y ayant fait escale ;

2° De tout navire ayant pris en transbordement, c'est-à-dire de bord à bord, plus de 50 tonnes de marchandises provenant directement d'un pays considéré comme contaminé de peste.

Ces dispositions sont applicables aux navires ayant déjà déchargé partie de leur cargaison dans un ou plusieurs ports étrangers.

Art. 97. — Peuvent être dispensés de la dératisation :

1° Les navires qui se bornent à déposer des passagers dans le port français sans accoster et n'y font qu'un séjour de quelques heures ;

2° Les navires y faisant une escale de moins de douze heures et laissant moins de 500 tonnes de marchandises, sous condition que la surveillance du déchargement sera opérée exclusivement de jour, le navire étant maintenu en éloignement des quais, et que les marchandises à débarquer proviendront d'une même cale ;

3° Les navires à vapeur qui n'auraient touché aucun port considéré comme contaminé de peste pendant soixante jours depuis

leur départ du dernier port contaminé, et à bord desquels n'aurait été observé aucun fait sanitaire de nature suspecte ;

4° Les navires qui auraient subi la dératisation dans un port étranger depuis leur départ du dernier port considéré comme contaminé. Il devra être justifié, dans ce cas, qu'aucun fait sanitaire suspect ne s'est produit à bord pendant la traversée et que la dératisation a été effectuée avec les mêmes appareils et les mêmes garanties qu'en France. Le capitaine du navire remet, à cet effet, à l'autorité sanitaire, un certificat mentionnant l'appareil employé, les conditions de l'opération, les constatations faites, etc., certificat visé par l'autorité consulaire française.

Art. 98. — Sont réputés marchandises pour l'application des articles 96 et 97 du présent décret tous produits embarqués, figurant ou non au manifeste, à la seule exception du charbon embarqué pour les besoins du service, sans accostage à quai.

Art. 99. — Dans les ports, la dératisation est effectuée avant le déchargement du navire.

L'opération porte sur les cales, les soutes, les cambuses, les postes d'équipage, les postes d'émigrants ou des passagers de 3e et 4e classes, et en général tous les compartiments intérieurs du navire. Les cabines des officiers et des passagers de 1re et de 2e classes, ainsi que les salles à manger, les salons qui leur sont affectés ne sont soumis à la dératisation que dans la mesure où l'autorité sanitaire le juge utile, notamment lorsque le navire est suspect ou infecté de peste ou que l'on a constaté chez les rats du bord l'existence de cette maladie ou une mortalité insolite.

Art. 100. — Les ports munis d'appareils de dératisation sont seuls ouverts aux provenances des pays considérés comme contaminés de peste.

Les opérations sont effectuées sous le contrôle permanent de l'autorité sanitaire et dans le moindre délai.

Art. 101. — Les frais résultant de la dératisation sont à la charge de l'armement, conformément aux dispositions de l'article 156 (dernier alinéa) du présent décret. Aucune taxe sanitaire n'est due, en conséquence, du fait de cette opération.

Art. 102. — Les frais visés à l'article précédent sont calculés sur la jauge brute du navire si la dératisation s'applique à son ensemble, sur la capacité cubique des locaux dératisés, si l'opération n'est que partielle. La capacité cubique est établie d'après les plans de chargement du navire sans défalcation du volume occupé par la marchandise.

Art 103. — Un certificat relatant les conditions dans lesquelles a été pratiquée l'opération est délivré au capitaine ou aux armateurs par les soins du service sanitaire.

Art. 104. — Les navires qui ne se trouveraient pas dans les conditions prescrites pour être soumis à la dératisation peuvent

être soumis sur leur demande à subir cette opération au départ comme à l'arrivée, soit en cales pleines, soit en cales vides, et obtenir en conséquence la délivrance du certificat prévu à l'article précédent. Toutes facilités doivent leur être données à cet effet.

Art. 105. — Les infractions aux dispositions des articles 96 à 101 ci-dessus sont passibles des pénalités édictées par l'article 14 de la loi du 3 mars 1822, sans préjudice des mesures d'isolement ou autres auxquelles les navires peuvent être assujettis en raison de leur provenance ou de l'état sanitaire du bord à l'arrivée.

Titre VIII

Etablissements sanitaires.

Art. 106. — Les établissements du service sanitaire maritime sont, en dehors des locaux administratifs proprement dits, les lazarets et les stations sanitaires. Les pavillons de contagieux des hôpitaux et autres bâtiments communaux, lorsqu'ils sont utilisés par le service sanitaire maritime, sont, au point de vue de l'application du présent décret, considérés comme dépendances dudit service ; en conséquence, les personnes qui y sont soignées ou isolées demeurent soumises aux dispositions du présent décret et ressortissent à l'autorité sanitaire maritime.

Art. 107. — Les lazarets sont des établissements disposés en vue de permettre l'exécution de l'ensemble des mesures applicables aux passagers, aux équipages et aux navires eux-mêmes, ainsi qu'à leur cargaison : contrôle médical, immunisations diverses, épouillage, désinsectisation et désinfection des effets, isolement et traitement des malades, dératisation, etc.

Art. 108. — Les lazarets, auxquels est attaché un personnel suffisant de médecins, officiers et gardes de service sanitaire maritime, doivent posséder les installations nécessaires en vue de l'application des mesures prévues à l'article précédent. Les bâtiments doivent présenter les conditions hygiéniques voulues, être tenus en bon état d'entretien et toujours prêts à être utilisés.

Art. 109. — Les bâtiments et dépendances des lazarets ne peuvent, sous aucun prétexte, être détournés, en tout ou partie, même temporairement, de leur destination.

Art. 110. — Les malades reçoivent au lazaret les secours religieux et les soins médicaux qu'ils trouveraient dans un établissement hospitalier ordinaire.

Les personnes venues du dehors pour les visiter ou leur donner des soins sont, en cas de compromission, isolées.

Chaque malade a la faculté, sous la même condition, de se

faire traiter par un médecin de son choix et de se faire assister par des gardes-malades de l'extérieur.

Art. 111. — Les soins et les visites du médecin du lazaret sont gratuits.

Art. 112. — Les frais de traitement et de médicaments sont à la charge des personnes isolées, et le décompte en est fait suivant un tarif approuvé soit par le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, soit par le gouverneur général de l'Algérie.

Art. 113. — Les frais de nourriture sont à la charge des personnes isolées, et le décompte en est fait suivant un tarif approuvé annuellement par le préfet du département.

Art. 114. — Pour les émigrants, les pèlerins, qui voyagent en vertu d'un contrat, les frais de traitement et de nourriture au lazaret sont à la charge de l'armement; pour les militaires et les marins, ces frais incombent à l'autorité dont ils relèvent.

Les indigents ne rentrant pas dans ces catégories sont traités et nourris gratuitement.

Art. 115. — Les stations sanitaires maritimes sont des établissements disposés en vue de l'application, soit au départ, soit à l'arrivée des navires, de mesures de contrôle administratif et médical, d'immunisations diverses, d'épouillage, de désinsectisation et de désinfection des effets, applicables aux personnes embarquées.

Ces stations doivent, en conséquence, être situées à proximité des points d'embarquement et de débarquement des navires et comprendre les locaux et le matériel nécessaires, c'est-à-dire des salles d'attente, d'examen et de traitement médical, des installations de bains et surtout de douches, de désinsectisation et de désinfection.

Art. 116. — Les stations sanitaires ne comportent pas de locaux d'isolement pour les malades débarqués.

En conséquence, ceux-ci sont transportés individuellement, par voiture spéciale, aux pavillons de contagieux des hôpitaux communaux, à condition que ces derniers disposent, comme personnel, matériel et installations, des moyens nécessaires pour les isoler et les traiter.

En vue de l'utilisation à ces fins des hôpitaux communaux, des accords interviendront entre le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales et les administrations hospitalières intéressées.

Pourront, de même, après entente avec la municipalité, être utilisés pour l'isolement des passagers auxquels l'administration sanitaire maritime ne jugerait pas devoir accorder le régime des passeports sanitaires, les bâtiments communaux susceptibles d'être affectés à cet usage.

Art. 117. — Un inventaire des objets mobiliers contenus dans les établissements sanitaires est établi par pavillon et par pièce, avec récapitulation générale par nature d'objets. Cet inventaire est tenu à jour. Les substances diverses utilisées pour le fonctionnement du service, telles que charbon, huile de graissage, désinfectants, etc., sont l'objet d'une comptabilité-matière.

TITRE IX

Passeports sanitaires

Art. 118. — Lorsque des passagers, présentant au moment de l'arrivée du navire un état sanitaire satisfaisant, peuvent être suspectés de se trouver en état d'incubation d'une affection transmissible, et dans la mesure où ces passagers peuvent être suivis par l'autorité administrative, il leur est délivré, par les soins du service sanitaire maritime, un passeport sanitaire individuel ou familial.

Celui-ci doit être présenté par eux au bureau municipal d'hygiène ou, à défaut du bureau d'hygiène, à la mairie, du lieu de leur destination, le jour même de leur arrivée audit lieu.

En même temps qu'elle délivre le passeport sanitaire aux intéressés, l'administration sanitaire maritime adresse, sous le couvert du maire, au directeur du bureau municipal d'hygiène du lieu de leur destination, ou, à défaut de bureau municipal d'hygiène, au maire lui-même, un avis confidentiel en vue du contrôle médical à exercer sur les assujettis pendant la durée prévue sur le passeport sanitaire.

Art. 119. — L'autorité sanitaire maritime veillera :

A ce que la délivrance des passeports sanitaires n'ait lieu que dans les cas où elle est absolument justifiée ;

A ce que le passeport sanitaire ne soit remis qu'à des personnes justifiant de leur identité et donnant sur le lieu de leur destination des indications précises et sûres,

Le régime du passeport sanitaire ne sera pas appliqué aux émigrants, pélerins ou autres voyageurs que l'autorité sanitaire maritime estimerait prudent de maintenir en observation pendant la durée de la période d'incubation de la maladie redoutée.

Lorsque le navire a transporté des militaires ayant nécessité une surveillance spéciale, l'autorité sanitaire adressera, dès l'arrivée au port et avant le débarquement, tous les renseignements utiles au service de santé militaire local. L'autorité militaire locale fournira, de son côté, au service sanitaire maritime toutes les indications utiles qu'elle posséderait sur ces militaires.

TITRE X

Autorités sanitaires

Art. 120. — La police sanitaire du littoral est exercée par des agents relevant directement du ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales pour la France et du gouverneur général pour l'Algérie.

Art. 121. — Le littoral est divisé en circonscriptions sanitaires.

Chaque circonscription est subdivisée en agences (agences principales et agences ordinaires).

Le nombre et l'étendue des circonscriptions et des agences sont déterminés par décision du ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales.

Pour l'Algérie, les circonscriptions sont déterminées par le gouverneur général ainsi que la répartition des agences.

Art. 122. — A la tête de chaque circonscription est placé un directeur de la santé, nommé, dans les conditions fixées par le décret du 7 juin 1919, en France par le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, en Algérie par le gouverneur général.

Le directeur de la santé est docteur en médecine.

Il a sous ses ordres des agents principaux, des agents ordinaires et des sous-agents échelonnés sur le littoral.

Les agents principaux remplissent les fonctions de chefs de service dans les départements où ne réside pas de directeur de la santé.

Une direction comporte, en outre, un personnel d'officiers, d'employés et de gardes dont les cadres sont fixés, suivant les besoins du service, par décision soit du ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, soit du gouverneur général de l'Algérie ; elle peut comprendre un ou plusieurs médecins, docteurs en médecine, qui prennent le titre de médecins de la santé.

Les médecins de la santé et les médecins attachés aux lazarets sont nommés dans les conditions fixées par le décret du 7 juin 1919, en France par le ministre, en Algérie par le gouverneur général.

Art. 123. — Le directeur de la santé est chargé d'assurer dans sa circonscription l'application des règlements et instructions sur la police sanitaire maritime.

Il délivre ou vise les patentes de santé pour le port de sa résidence.

Art. 124. — Le directeur de la santé demande et reçoit directement les ordres soit du ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, soit du gouverneur général de l'Algé-

rie, pour toutes les questions qui intéressent la santé publique.

Art. 125. — Le directeur doit se tenir constamment et exactement renseigné sur l'état sanitaire de sa circonscription et des pays étrangers avec lesquels celle-ci est en relations.

Art. 126. — En cas de circonstance menaçante et imprévue, le directeur peut prendre d'urgence telle mesure qu'il juge propre à garantir la santé publique, sous réserve d'en référer immédiatement soit au ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, soit au gouverneur général de l'Algérie.

Art. 127. — Les directeurs doivent se communiquer directement toutes les informations sanitaires qui peuvent intéresser leur service.

Lorsque les circonstances le nécessitent, le directeur de la santé communique personnellement au service de santé militaire local, ou au directeur du service de santé du corps d'armée, les renseignements d'ordre épidémiologique qu'il leur serait utile de connaître dans l'intérêt sanitaire des troupes.

Lorsque les circonstances le nécessitent, le directeur de la santé communique personnellement dans les limites de sa circonscription, aux directeurs des bureaux municipaux d'hygiène des villes maritimes, ainsi qu'aux inspecteurs départementaux d'hygiène, les renseignements d'ordre épidémiologique qu'il leur serait utile de connaître dans l'intérêt sanitaire des populations.

Art. 128. — Le directeur de la santé adresse chaque mois au moins, soit au ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, soit au gouverneur général de l'Algérie, un rapport faisant connaître l'état sanitaire des ports de sa circonscription, et résumant les diverses informations relatives à la santé publique dans les pays étrangers en relations avec ces ports, ainsi que les mesures sanitaires auxquelles auraient été soumises les provenances desdits pays.

Ce rapport est accompagné d'un état des navires ayant motivé l'application de mesures spéciales. Pour les ports de l'Algérie, copies des rapports et états sont adressées au ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales par le gouverneur général.

Le directeur de la santé avertit immédiatement, soit le ministre, soit le gouverneur général, de tout fait grave intéressant la santé publique de sa circonscription ou des pays étrangers en relations avec celle-ci.

Art. 129. — Les agents principaux et agents ordinaires, chacun pour la partie du littoral dont la surveillance lui est confiée, assurent, suivant les instructions et sous le contrôle des directeurs de la santé, l'application des règlements sanitaires.

A cet effet, ils reconnaissent l'état sanitaire des provenances,

et leur donnent la libre pratique, s'il y a lieu. Ils font exécuter les règlements ou décisions qui déterminent les mesures d'isolement et les précautions particulières auxquelles les navires infectés ou suspects sont soumis. Ils s'opposent, par tous les moyens en leur pouvoir, aux infractions aux règlements sanitaires et constatent les contraventions par procès-verbal. Dans les cas urgents et imprévus, ils pourvoient aux dispositions provisoires qu'exige la santé publique, sauf à en référer immédiatement et directement au directeur de la santé de leur circonscription. Ils délivrent ou visent les patentes de santé pour les ports dans lesquels ils résident.

Art. 130. — En vertu des articles 12 et 13 de la loi du 3 mars 1822, les directeurs de la santé et les agents principaux et ordinaires ont droit de requérir pour le service qui leur est confié le concours du service du pilotage, de la force publique, et, dans les cas d'urgence, des officiers et employés de la marine, des employés des douanes et des contributions indirectes, des officiers et maîtres de ports, et au besoin de tout citoyen.

Ces réquisitions ne peuvent d'ailleurs enlever à leurs fonctions habituelles des individus chargés d'un service public, à moins que le danger ne soit assez pressant au point de vue sanitaire pour exiger momentanément le sacrifice de tout autre intérêt.

Art. 131. — Lorsqu'un navire français ou étranger, naviguant ou stationnant dans les eaux françaises sous la conduite ou le commandement d'un agent du service du pilotage, se trouve ou doit se trouver sous pavillon de quarantaine, ledit agent du pilotage est constitué garde sanitaire du navire, sans qu'il soit besoin pour cela de la réquisition spéciale visée à l'article précédent, jusqu'à ce que le navire ait obtenu la libre pratique ou que des dispositions aient été prises par l'autorité sanitaire pour les mesures sanitaires à appliquer.

Art. 132. — Les agents ordinaires du service sanitaire sont choisis, autant que possible, parmi les agents du service des douanes ; ils reçoivent une indemnité.

Le taux des indemnités est fixé par décision soit du ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, soit du gouverneur général de l'Algérie.

Art. 133. — Les agents principaux, les capitaines et lieutenants de la santé sont nommés soit par le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, soit par le gouverneur général de l'Algérie. Si les candidats appartiennent au service des douanes, leur nomination a lieu sur la désignation du directeur général de cette administration.

Art. 134. — Les gardes, patrons mariniers et mariniers, les agents, sous-agents et autres employés du service sanitaire sont nommés par le préfet, sur la présentation du directeur de la

santé ou de l'agent principal, si le candidat n'est pas un ancien militaire figurant sur les listes de classement pour l'emploi visé, et après entente avec le directeur des douanes, si l'agent désigné appartient à ce service.

Art. 135. — Les nominations visées aux articles 133 et 134 ci-dessus ne peuvent avoir lieu que sous réserve des prescriptions législatives ou réglementaires concernant les emplois affectés aux sous-officiers rengagés ou aux anciens militaires gradés, et en conformité des dispositions du décret du 2 juin 1920. Aucune désignation n'est faite par les préfets sans qu'il en ait été préalablement référé soit au ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, soit au gouverneur général de l'Algérie.

Art. 136. — En vue des inscriptions et interrogatoires sanitaires auxquels ils procèdent et des procès-verbaux de contravention qu'ils peuvent avoir à dresser, les directeurs, agents principaux, médecins, capitaines et lieutenants de la santé prêtent serment, lors de leur entrée en fonctions, devant le tribunal civil de la résidence à laquelle ils sont initialement affectés. Cette disposition ne s'applique pas aux agents des douanes, déjà assermentés à ce titre.

Titre XI

Médecins sanitaires maritimes

Art. 137. — Tout bâtiment à vapeur français affecté au service postal ou au transport d'au moins 100 voyageurs, qui fait un voyage dont la durée, escales comprises, dépasse quarante-huit heures, depuis le départ jusqu'au retour dans le port d'armement, ou qui ayant au moins 60 personnes à bord (passagers et équipages), fait une traversée d'une durée de plus de huit jours, depuis le départ jusqu'au retour dans le port d'armement, est tenu d'avoir à bord un médecin sanitaire.

Ce médecin, qui porte le titre de médecin sanitaire maritime, doit être Français et pourvu du diplôme de docteur en médecine. Il doit présenter les conditions d'aptitude physique nécessaires et ne peut rester en fonctions au delà de soixante-cinq ans.

Art. 138. — Les médecins sanitaires maritimes sont choisis sur un tableau dressé par le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, après examen passé devant un jury qui est désigné par le ministre.

L'examen porte sur la bactériologie, l'épidémiologie, la prophylaxie et la réglementation sanitaires et leurs applications pratiques. Les conditions et les époques de l'examen sont arrêtées

par le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales.

Art. 139. — Sont dispensés de l'examen prévu à l'article précédent pour être inscrits au tableau des médecins aptes à remplir les fonctions de médecins sanitaires maritimes, les docteurs en médecine français qui ont obtenu le diplôme des instituts de médecine coloniale de Paris, Bordeaux ou Marseille, sous condition de justifier qu'ils ont subi d'une manière satisfaisante une interrogation complémentaire portant spécialement sur les lois et règlements applicables à la police sanitaire maritime.

Le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales désigne les personnes chargées de procéder à cette interrogation en qualité, soit de membres du jury, soit d'adjoints délégués.

Art. 140. — Sont dispensés de l'examen prévu à l'article 138 ci-dessus pour être inscrits au tableau des médecins sanitaires maritimes les médecins de la marine et les médecins des colonies ayant exercé leurs fonctions pendant cinq années au moins.

Ces médecins peuvent être inscrits au tableau sur la présentation des directeurs de la santé.

Art. 141. — Il est délivré aux candidats visés par les articles 138, 139 et 140 ci-dessus, s'ils sont agréés par le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, un certificat d'aptitude aux fonctions de médecin sanitaire maritime.

Art. 142. — Il est procédé chaque année, dans le courant du mois de janvier, à la révision du tableau institué par l'article 138 du présent règlement.

Sont seuls portés en tête de ce tableau, pour former une catégorie distincte, les médecins qui ont fait à bord des navires un séjour représentant une moyenne d'au moins un mois de navigation par an depuis leur inscription. Cette liste est publiée et affichée d'une manière permanente au siège de chaque circonscription sanitaire maritime.

Le titre de médecin sanitaire maritime est essentiellement lié à l'exercice des fonctions sanitaires sur les navires et ne peut être porté par les inscrits qu'autant qu'ils remplissent effectivement ces fonctions ou qu'ils figurent sur la première partie de la liste spécifiée ci-dessus.

Art. 143. — En vue de l'établissement du tableau annuel, il est tenu, au siège de chacune des circonscriptions sanitaires maritimes, un registre spécial indiquant les noms et prénoms des médecins, la date exacte de leur embarquement, les noms des navires et la nature des voyages effectués.

Les médecins sanitaires maritimes doivent se présenter, tant au départ qu'à l'arrivée, aux directeurs des circonscriptions sanitaires maritimes et apposer leur signature sur le registre

ci-dessus prescrit, en regard des renseignements concernant leur voyage.

Art. 144. — Un extrait récapitulatif de ce registre est adressé au ministre dans les premiers jours du mois de janvier, faisant connaître pour chaque médecin la date de la décision ministérielle qui a autorisé son inscription au tableau et le nombre total des mois de navigation accomplis depuis lors. Dans ce nombre peuvent être compris tous les voyages effectués, alors même qu'ils l'auraient été en dehors des dispositions prévues par l'article 137 du présent règlement.

Cet envoi est accompagné, s'il y a lieu, des observations ou propositions des directeurs des circonscriptions sanitaires maritimes.

Art. 145. Le médecin sanitaire maritime a pour devoir d'user de tous les moyens que la science et l'expérience mettent à sa disposition :

a) Pour préserver le navire des maladies transmissibles ;

b) Pour empêcher ces maladies, lorsqu'elles viennent à faire apparition à bord, de se propager parmi le personnel confié à ses soins et dans les populations des divers ports touchés par les navires.

Art. 146. — Le médecin sanitaire maritime s'oppose à l'introduction sur le navire des personnes ou des objets susceptibles de provoquer à bord une maladie contagieuse, conformément aux dispositions du présent règlement.

Art. 147. — Le médecin sanitaire maritime fait observer à bord les règles de l'hygiène. Il veille à la santé du personnel, passagers et équipage, et leur donne ses soins en cas de maladie.

Art. 148. — Le médecin sanitaire maritime se concerte avec le capitaine pour l'application des dispositions contenues dans le présent règlement

En cas d'invasion à bord d'une maladie transmissible, il prévient immédiatement le capitaine et assure d'accord avec lui les mesures de préservation nécessaires.

Art. 149. — Le médecin sanitaire maritime inscrit jour par jour, sur un registre, toutes les circonstances de nature à intéresser la santé du bord.

Il mentionne les dates d'invasion, de guérison ou de terminaison par la mort, de tous les cas de maladies transmissibles, avec indication des détails essentiels que comporte la nature de chaque cas.

A chaque escale, ou relâche, il consigne, sur son registre, la date de l'arrivée et celle du départ, ainsi que les renseignements qu'il a pu recueillir sur l'état de la santé publique dans le port et ses environs.

Il inscrit sur le même registre les mesures prises pour l'isole-

ment des malades, la désinfection des déjections, la destruction ou la purification des hardes, du linge et des objets de literie, la désinfection des logements ; il indique la nature, les doses, le mode d'emploi des substances désinfectantes et la date de chaque opération.

Art. 150. — Le médecin sanitaire maritime est tenu, à l'arrivée dans un port français, de communiquer son registre à l'autorité sanitaire, qui ne statue qu'après en avoir pris connaissance.

Il répond à l'interrogatoire de celle-ci et lui fournit de vive voix, ou par écrit si elle l'exige, tous les renseignements qu'elle demande.

Art. 151. — Les déclarations du médecin sanitaire maritime sont faites sous la foi du serment.

Le délit de fausse déclaration est poursuivi conformément aux lois.

Art 152. — En cas d'infraction aux règlements sanitaires ou de non-exécution des devoirs résultant de ses fonctions, ou lorsque le médecin sanitaire maritime cesse de répondre à l'une quelconque des conditions mises à l'exercice de sa fonction par l'article 137, paragraphe 2, ci-dessus, une décision ministérielle, prise après avis du jury institué par le décret du 7 juin 1919 pour l'examen des candidatures aux fonctions médicales du service sanitaire maritime, l'intéressé entendu, peut prononcer la radiation dudit médecin, à titre temporaire ou définitif, du tableau dressé en vertu de l'article 138.

Art. 153. — Tout navire français visé à l'article 137 dont le capitaine ne peut, au moment du départ, justifier de la présence à bord d'un médecin sanitaire maritime régulièrement embarqué, ou d'un motif d'empêchement légitime, ne reçoit pas de patente de santé.

Le capitaine d'un navire français visé audit article 137 qui ne peut, à son arrivée dans un port français, justifier de la présence à bord d'un médecin sanitaire maritime régulièrement embarqué, ou d'un motif d'empêchement légitime, est passible des pénalités édictées par l'article 14 de la loi du 3 mars 1822, sans préjudice des mesures sanitaires exceptionnelles auxquelles son navire peut être assujetti pour ce motif et des poursuites qui pourraient être exercées en cas de fraude.

Art. 154. — Sur les navires qui n'ont pas de médecin sanitaire, les renseignements relatifs à l'état sanitaire et aux communications en mer sont recueillis par le capitaine et inscrits par lui sur son livre de bord.

Titre XII

Navires de la marine de guerre

Art. 155. — Les dispositions du présent règlement concernant les mesures à prendre au départ et à l'arrivée des navires ne sont pas applicables aux bâtiments de la marine de guerre française.

Toutefois, si des cas de maladies transmissibles visées dans les articles 1er et 50 à 87 du présent règlement ont été observés pendant la traversée, ou existent lors de l'arrivée du navire dans un port de France ou d'Algérie, la déclaration en sera faite à l'autorité sanitaire de ce port qui sera invitée à collaborer dans l'intérêt de la santé publique avec les services compétents de la marine.

Titre XIII

Droits sanitaires

Art. 156. — Les droits sanitaires sont :

a) Droit de reconnaissance à l'arrivée, savoir :

Navires naviguant au cabotage français (l'Algérie comprise) d'une mer à l'autre, par tonneau 0 05

Navires naviguant au cabotage international, par tonneau 0 10

Navires naviguant au long cours, par tonneau. . . 0 15

Navires faisant un service régulier d'un port européen dans un port de la Manche ou de l'Océan, par tonneau. 0 05

Navires venant d'un port étranger dans un port français de la Méditerranée, si la durée habituelle et totale de la navigation n'excède pas douze heures, par tonneau. 0 05

Les navires appartenant à ces deux dernières catégories pourront contracter des abonnements de six mois ou d'un an. L'abonnement sera calculé à raison de 50 centimes par tonneau et par an, quel que soit le nombre des voyages.

Navires à vapeur faisant escale sur les côtes de France pour prendre ou laisser les voyageurs :

S'ils viennent d'un port européen :

Par voyageur embarqué ou débarqué 0 50

Par tonneau de marchandises débarquées jusqu'à concurrence de 3 tonneaux 0 10

S'ils viennent d'un port situé hors d'Europe :

Par voyageur embarqué ou débarqué . . . . . 1 »

Par tonneau de marchandises débarquées jusqu'à concurrence de 3 tonneaux 0 15

S'il s'agit de navires affectés à des voyages d'excursion sur les côtes de France ou d'Algérie :

Par passager se trouvant à bord à l'arrivée du navire . 0 10

b) Droit de station, payable par les navires soumis à l'isolement, par jour et par tonneau 0 03

c) Droit de séjour dans les stations sanitaires et lazarets, par jour et par personne :

1re classe . . . . . 2 »
2e classe . . . . . 1 »
3e classe 0 50

d) Droits de désinfection :

1° Désinfection du linge sale, des effets à usage, des objets de literie du bord et de tous autres objets ou bagages considérés comme contaminés :

Par voyageur débarqué, 1re classe . . . . . 1 »
Par voyageur débarqué, 2e classe 0 50
Par voyageur débarqué, 3e classe 0 25
Par homme de l'équipage (état-major compris). . . 0 25

2° Désinfection des marchandises :

Désinfection pratiquée à bord des navires, par tonneau de jauge 0 05

Marchandises débarquées pour être désinfectées :

Marchandises emballées, par 100 kilogrammes . . 0 50
Cuirs, les 100 pièces . . . . . 1 »
Petites peaux non emballées, les 100 pièces. . . . 0 50

3° Désinfection des chiffons et des drilles :

Par 100 kilogrammes 0 50

4° Désinfection du navire ou de la partie du navire contaminée :

Pour le navire entier : par tonneau de jauge . . . 0 02

Si la désinfection ne porte que sur la partie du navire contaminée, le droit est réduit de moitié.

Les droits de désinfection déterminés par les paragraphes 1er, 2 et 4 ci-dessus peuvent être réduits de moitié pour le navire qui, ayant à bord un médecin sanitaire nommé ou agréé par le gouvernement du pays auquel appartient le navire et une étuve à désinfection dont la sécurité et l'efficacité ont été constatées, justifierait que toutes les mesures d'assainissement et de désinfection ont été régulièrement appliquées au cours de la traversée conformément aux prescriptions du présent décret.

Tous les droits sanitaires sont à la charge de l'armement. Les frais résultant soit des manipulations, main-d'œuvre et transport, soit de l'emploi des désinfectants chimiques, sont également à la charge de l'armement. S'il s'agit de chiffons et de drilles, la dépense est, suivant l'usage, au compte de la marchandise.

Les classifications et tarifs déterminés par le présent article ne sont pas applicables en Algérie.

Art. 157. — Les navires naviguant au cabotage français (l'Algérie comprise) dans la même mer sont exemptés du droit de reconnaissance.

Art. 158. — Les navires qui, au cours d'une même opération, entrent successivement dans plusieurs ports situés sur la même mer ne payent le droit de reconnaissance qu'une seule fois au port de première arrivée.

Art. 159. — Les militaires et marins, les enfants au-dessous de sept ans, les indigents embarqués aux frais du gouvernement ou d'office par les consuls sont dispensés des droits sanitaires.

Art. 160. — Les droits sanitaires applicables aux émigrants ou aux pèlerins voyageant en vertu d'un contrat sont à la charge de l'armement.

Art. 161. — Sont exemptés de tous les droits sanitaires déterminés par les articles précédents :

1° Les bâtiments de guerre et les bateaux appartenant aux divers services de l'Etat ;

2° Les bâtiments en relâche forcée ou volontaire, pourvu qu'ils ne donnent lieu à aucune opération sanitaire et qu'ils ne se livrent dans le port qu'à des opérations de ravitaillement ou d'approvisionnement de charbon ;

3° Les bateaux de pêche français ou étrangers, y compris les transports rapportant le poisson dans les ports français, pourvu que ces différents bateaux ne fassent pas d'opérations de commerce dans les ports de relâche ;

4° Les bâtiments allant faire des essais en mer, sans se livrer à des opérations de commerce.

Art. 162. — La perception des droits sanitaires est confiée au service des douanes.

Titre XIV

Dispositions générales

Art. 163. — Des médecins sanitaires français sont établis en Orient ; leur nombre, leur résidence et leurs émoluments sont fixés par le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales.

Ces médecins sont chargés de renseigner les agents du service consulaire français, l'administration supérieure et, en cas d'urgence, les directeurs de la santé sur l'état sanitaire des pays où ils résident.

Art. 164. — Les agents de la France au dehors doivent se tenir exactement informés de l'état sanitaire du pays où ils résident et adresser au département dont ils relèvent pour être transmis au ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance

sociales, les renseignements qui importent à la police sanitaire et à la santé publique de France. S'il y a péril, ils doivent, en même temps, avertir l'autorité française la plus voisine ou la plus à portée des lieux qu'ils jugeraient menacés.

Art. 165. — Les chambres de commerce, les capitaines ou patrons de navires arrivant de l'étranger, les dépositaires de l'autorité publique, soit au dehors, soit au dedans, et généralement toutes les personnes ayant des renseignements de nature à intéresser la santé publique, sont invités à les communiquer aux autorités sanitaires.

Art. 166. — Des règlements locaux, approuvés soit par le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, soit par le gouverneur général de l'Algérie, déterminent pour chaque port, s'il y a lieu, les conditions spéciales de police sanitaire qui lui sont applicables en vue d'assurer l'exécution des règlements généraux.

Art. 167. — Les dépenses du service sanitaire sont réglées annuellement, en prévision, par des budgets spéciaux préparés par les directeurs de la santé pour chacun des départements de leur circonscription et approuvés, sur l'avis des préfets, soit par le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, soit par le gouverneur général de l'Algérie.

Aucune dépense ne peut être ni effectuée, ni engagée en dehors de ces budgets sans une autorisation expresse du ministre ou du gouverneur à moins toutefois qu'il n'y ait urgence. Dans ce cas, il en est référé immédiatement au ministre ou au gouverneur pour faire régulariser la dépense effectuée ou engagée.

Aussitôt après la clôture de l'exercice financier, les directeurs de la santé adressent au ministre ou au gouverneur, par l'intermédiaire des préfets et indépendamment des pièces exigées par les règlements sur la comptabilité, un compte détaillé des dépenses ordinaires ou extraordinaires effectuées au cours de l'exercice dans chacun des départements de leur circonscription.

Art. 168. — Sont abrogés les décrets des 4 janvier 1896 (1), 15 juin 1899 (art. 3), 23 novembre 1899 (2), 13 décembre 1901, 8 novembre 1905 (3), 4 mai 1906 (4), 5 avril 1907 (5) et 13 janvier 1912 (6).

Art. 169. — Le ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales et les ministres de la justice, des affaires

(1) Ce Rec., t. XI, p. 693, et t. XII, pp. 115, 244 et 371.
(2) Ce Rec., t. XV, p. 385.
(3) Ce Rec., t. XXI, p. 561.
(4) Ce Rec., t. XXII, p. 119.
(5) Ce Rec., t. XXIII, p. 305.
(6) Ce Rec., t. XXVII, p. 905.

étrangères, des finances, de la guerre, de la marine, des travaux publics, du commerce et de l'industrie, de l'agriculture, des colonies et de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, etc ..

Décret du 27 novembre 1921 : *Outillage public au port de Dunkerque* (Journ. off. du 4 décembre 1921, p. 13270).

Arrêté (Mar. march) du 30 novembre 1921, *transférant le attributions relatives aux opérations de la commission de la marine marchande pour l'assurance des risques maritimes de guerre* (Journ. off. du 3 décembre 1921, p. 13226).

[Les attributions visées par cet arrêté sont dévolues à la direction des services financiers à partir du 1er décembre 1921].

RÉPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ÉCRITES DES MEMBRES DU PARLEMENT

Brevets de mécaniciens. — M. Peyroux, député, signale à M. le ministre des travaux publics le décret du 26 août 1920 (1), concernant les brevets de mécaniciens de la marine marchande, à délivrer sans examen aux gradés de la marine militaire, comme étant susceptible de léser les intérêts de nombreux seconds maîtres mécaniciens de la marine militaire libérés après trois ans de services, mais n'ayant pas deux ans de navigation dans le grade et demande au ministre s'il ne considère pas qu'il serait juste de combler cette lacune sans retard en en faisant bénéficier ces derniers (*Question n° 10562, du 27 octobre 1921*).

Réponse. — Les dispositions de l'article 10 du décret du 26 août 1920 qui permettent de délivrer, sans examen, le brevet de mécanicien de 2e classe de la marine marchande aux seconds maîtres mécaniciens de la marine militaire, ayant au

(1) Ce Rec., t. XXXII, p. 476.

moins deux ans de navigation à la mer dans ce grade, n'ont fait que reproduire celles de la réglementation antérieure du 9 avril 1912 (1). Si cette limite minima de deux ans d'embarquement dans le grade de second maître a été prévue, d'accord avec le département de la marine militaire, c'est qu'elle est indispensable pour qu'on puisse être assuré que les candidats audit brevet possèdent bien, au point de vue de la pratique des machines marines, de sérieuses garanties de capacité permettant de les dispenser de subir les épreuves de l'examen ordinaire. Accorder sans examen le brevet de 2e classe de mécanicien de la marine marchande à des seconds maîtres mécaniciens ne satisfaisant pas à cette condition serait déprécier la valeur d'un brevet, auxquels il n'est normalement accordé qu'à la suite d'épreuves portant sur un programme comportant de sérieuses connaissances théoriques et pratiques (*Journ. off.* du 9 décembre 1921, *Déb. parl.*, Ch., p. 4782).

Droits et taxes. Mobilier et matériel de bord. — M. Grinda, député, demande à M. le ministre des finances si les fournitures de mobilier et matériel de bord faites aux Compagnies de navigation, pour leurs navires au long cours, sont considérées comme exportation au regard de l'impôt sur le chiffre d'affaires. (*Question n° 10687, du 8 novembre 1921*).

Réponse. — L'exonération dont bénéficient les affaires d'exportation en vertu de l'article 72 de la loi du 25 juin 1920 et que l'article 14 de l'arrêté ministériel du 28 août 1920 applique aux expéditions faites pour l'avitaillement des navires pêcheurs et autres, comporte une interprétation restrictive. Or, les objets d'avitaillement comprennent exclusivement les vivres ou les provisions destinées soit à être consommées par l'équipage et les passagers, soit à être utilisées par le service du bord, mais non les divers objets qui composent le mobilier ou le matériel du navire. L'embarquement de ces derniers objets à bord des navires français ne peut donc être considéré, dès lors, comme une exportation, et leur vente à l'armateur doit, par voie de conséquence, supporter l'impôt sur le chiffre d'affaires suivant le droit commun. Il n'en serait autrement que si les fournitures de mobilier et de matériel étaient destinées à un navire étranger (*Journ. off.* du 4 décembre 1921, *Déb. parl.*, Ch., p. 4583).

Service militaire. Durée (2). — M. Joseph Loubet, sénateur, demande à M. le ministre de la marine quelle est, en l'état actuel

(1) Ce Rec., t. XXVII, p. 897.
(2) V. la circulaire (Mar.) du 11 novembre 1921, *suprà*, p. 639.

de la législation, la durée réelle du service militaire pour les inscrits maritimes et les élèves de la marine marchande (*Question n° 4741, du 25 novembre 1921*).

Réponse. — La durée du service effectif exigé des inscrits maritimes définitifs, y compris ceux qui possèdent un brevet d'élève officier de la marine marchande, est actuellement de trente-six mois.

Les élèves de la marine marchande non inscrits définitifs sont soumis aux obligations militaires imposées à leur classe de recrutement par la loi du 21 mars 1905 modifiée le 7 août 1913 (*Journ. off.* du 16 décembre 1921, *Déb. parl.*, Sén., p. 2124).

Service militaire. Sursis. — M. Lancien, sénateur, demande à M. le ministre des travaux publics si un inscrit maritime, placé en sursis dans une école d'hydrographie, peut faire compter la durée de ce sursis comme temps de service et, d'autre part, s'il a le droit de faire prolonger ce sursis jusqu'à épuisement des droits à examen oral de capitaine au long cours que lui a donnés son admissibilité à l'écrit afin d'éviter que le service militaire n'interrompe ses études (*Question n° 4688, du 3 novembre 1921*).

Réponse de M. le ministre de la marine. — 1° Le temps passé en sursis ne compte pas comme service militaire ;

2° La durée d'un sursis pour études ne peut en aucun cas dépasser deux années (Circulaire du 18 novembre 1921) (*Journ. off.* du 7 décembre 1921, *Déb. parl.*, Sén., p. 2044).

Télégraphie sans fil. — M. Jean Jadé, député, demande à M. le ministre des travaux publics si, en raison du grand intérêt de la réforme, il ne serait pas possible de faire hâter l'élaboration du règlement d'administration publique destiné à compléter celui du 21 septembre 1908, afin de permettre la promulgation du décret relatif à la réglementation de la télégraphie sans fil à bord des navires de commerce (*Question n° 11283, du 5 décembre 1921*).

Réponse. — L'administration de la marine marchande étudie, en ce moment, les dispositions à prendre pour réglementer l'usage de la T. S. F. à bord des navires de commerce. Une commission présidée par M. le député Guernier et qui comprend des membres du Parlement et des administrations intéressées, des représentants de l'armement et des techniciens, a été chargée d'élaborer un projet de décret fixant les conditions dans lesquelles la radiotélégraphie sera rendue obligatoire à bord

des navires de commerce. Cette commission a tenu plusieurs réunions et a déjà posé les principes essentiels de la réglementation sur la matière. Mais ses travaux ont dû être interrompus en raison des tractations qui ont lieu actuellement à Londres entre la France et plusieurs nations signataires de la convention internationale du 20 janvier 1914 sur la sécurité de la vie humaine en mer. Cette convention, dans son titre V, a, en effet, posé un certain nombre de règles relatives à la T. S. F. sur les navires de commerce. Mais, par suite des progrès réalisés en matière de télégraphie sans fil depuis 1914, ces règles ont besoin d'être revisées, et les conversations en cours ont précisément pour but de déterminer les principes et l'étendue de cette revision. Sur ce point particulier, il est vraisemblable qu'on aboutira, d'ici très peu de temps, à un accord de principe entre les grandes puissances intéressées. Dès que ce résultat sera obtenu, la commission chargée d'établir la réglementation française de l'usage de la T. S. F. à bord des navires de commerce reprendra ses travaux et arrêtera le texte définitif du projet de décret contenant cette réglementation, en tenant compte des indications que lui fournira l'accord intervenu à Londres. En attendant, la question reste provisoirement réglée par le décret du 1er février 1919 (1) qui a maintenu en vigueur, jusqu'à nouvel ordre, la réglementation édictée pendant la guerre, beaucoup plus sévère, certainement, que celle qui interviendra pour consacrer les principes de la convention de Londres (*Journ. off.* du 23 décembre 1921, *Déb. parl.*, Ch., p. 5198).

BIBLIOGRAPHIE

Carnegie Endowment for International Peace. — Oxford, Imprimerie de l'Université.

La fondation Carnegie vient de publier, sous la direction de M. James Brown Scott, une série d'ouvrages relatifs à la seconde Conférence de La Haye de 1907. On y trouve en particulier la reproduction *in extenso* des débats des diverses Commissions relatives aux règles concernant l'ouverture des hostilités, la condition des neutres, le bombardement des villes ouver-

(1) Ce Rec., t. XXXI, p. 611.

tes par les flottes belligérantes, les usages des mines sous-marines, les droits et devoirs des neutres dans la guerre sur mer, la transformation des navires de commerce en vaisseaux de guerre, le blocus, la condition des équipages des navires ennemis capturés par les belligérants, la contrebande de guerre, etc.

Dictionnaire de Droit et de Termes juridiques anglais, avec de courts Exposés de la loi anglaise, par L. E. F. Anspach, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles, conseiller au Conseil supérieur du Congo, et A. M. Coutanche, avocat de la Cour royale de Jersey. — Paris, 1920, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1 vol. 91 pages.

On trouve dans ce petit volume un répertoire très complet du vocabulaire juridique anglais. La traduction de chaque terme est accompagnée d'un court mais substantiel commentaire de la législation anglaise relative à l'institution qu'il désigne ou d'une référence à celle à laquelle il se rattache. Cet ouvrage peut rendre les plus grands services à tous ceux qui ne sont pas accoutumés aux particularités parfois si déconcertantes ainsi qu'à la terminologie de la législation et de la procédure anglaises.

Les praticiens des affaires maritimes y trouveront des indications précieuses pour l'exacte compréhension des documents anglais (connaissements, chartes-parties, polices d'assurances, etc.) qu'ils pourraient avoir à interpréter.

L'ÉDITEUR-GÉRANT, F. PICHON, 20, RUE SOUFFLOT, PARIS

REVUE INTERNATIONALE
DU
DROIT MARITIME

DOCTRINE

Les Règles de la Haye et leur mise en application
Le point de vue des armateurs français

Nous n'avons pas à indiquer ici l'origine des Règles de La Haye ni à rappeler le mouvement d'opinion dont elles sont l'aboutissement. Le fait capital qui a permis leur application est la modification qui s'est produite dans l'attitude des armateurs anglais à la suite des décisions prises en février 1921 par l'*Imperial Shipping Committee*. Lorsque cet organisme fit une recommandation positive en faveur d'une législation sur le connaissement s'étendant à tout l'Empire britannique et inspirée de la loi canadienne, l'armement anglais se sentit sérieusement menacé et comprit que l'entente internationale dont il avait jusqu'alors écarté le principe, constituait la seule solution possible du problème. C'est dans ces conditions que la question fut mise à l'ordre du jour de la Conférence que l'*International Law Association* devait tenir à La Haye en août 1921. Après une discussion prolongée, les représentants des armateurs, des chargeurs, des assureurs et des banquiers qui avaient répondu à l'appel de l'*International Law Association*, arrivèrent à se mettre d'accord sur le texte qui a constitué les Règles de La Haye.

Nous voudrions essayer de dégager nettement le caractère essentiel de ce texte.

I

Le caractère et la portée des règles de La Haye.

On peut se représenter les Règles de La Haye comme un accord international sur les obligations essentielles des armateurs. Toutes les stipulations qu'elles contiennent sont dominées, en effet, par l'art. III qui détermine les obligations auxquelles il ne sera pas permis aux armateurs de se soustraire.

Par préoccupation de symétrie, on a indiqué dans l'art. IV les droits et exonérations conférés aux armateurs, c'est-à-dire, plus exactement, les obligations pesant sur les chargeurs. Mais la portée de ces deux articles est fort différente, ainsi qu'il est facile de s'en rendre compte en opposant l'un à l'autre les deux paragraphes qui les terminent. En effet, le paragraphe 8 de l'art. III est ainsi conçu :

> Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictés dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrivent ces Règles, sera nulle, non avenue et sans effet.

Au contraire, le paragraphe 7 de l'art. IV dispose ainsi :

> Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de tous ou de l'un quelconque de ses droits et exonérations prévus par cet article, pourvu que cet abandon soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

En d'autres termes, les armateurs n'auront pas le droit d'atténuer les responsabilités qui leur sont imposées par l'art. III. Au contraire, toute liberté leur est laissée pour faire abandon, dans la mesure où ils le jugeront bon, des droits et exonérations que comportent les Règles de La Haye.

Sous une forme plus précise encore, on peut dire que les responsabilités essentielles des armateurs sont considérées comme d'ordre public, mais que celles des chargeurs sont

considérées comme d'ordre contractuel. L'opposition de ces deux textes fait ressortir deux conclusions importantes, la première d'ordre pratique, et la seconde d'ordre juridique.

Tout d'abord, il est évident que les Règles de La Haye ont été imposées aux armateurs par la volonté collective de l'ensemble de leur clientèle, spécialement par les chargeurs, auxquels sont venus se joindre, en raison des intérêts connexes qu'ils pouvaient avoir, d'une part les assureurs, d'autre part les banquiers. En effet, les Règles de La Haye constituent, en dernière analyse, la réalisation internationale des efforts tentés depuis 25 ans environ, en vue de faire disparaître des connaissements les clauses d'exonération pour les fautes commerciales du capitaine et de ses préposés que l'usage y avait introduites au moment où s'est opérée la transformation de la Marine marchande par l'application de la vapeur à la propulsion des navires et, comme conséquence, par la création des lignes régulières. Les Règles de La Haye sont donc une victoire de la clientèle sur les armateurs et, si les armateurs ont pu les accepter, c'est en raison du fait que l'application de ces Règles doit être internationale. Du moment, en effet, que ce résultat est atteint, aucun armateur, dans aucun pays maritime, ne peut valablement introduire dans les connaissements qu'il crée les clauses d'exonération en usage jusqu'ici. Tous les armateurs peuvent donc y renoncer sans que le jeu de la concurrence les mette de ce fait en infériorité les uns vis-à-vis des autres.

A côté de cette constatation d'ordre pratique, il en est une autre d'ordre juridique dont l'importance est plus grande encore. Aucun juriste ne peut lire avec attention le paragraphe 8 de l'art. III des Règles de La Haye dont nous venons de rappeler le texte plus haut, sans se rendre compte qu'il se trouve, non pas en présence d'une stipulation contractuelle, mais bien d'un texte de loi ou, tout au moins, d'un texte ne pouvant avoir aucune valeur, aussi longtemps qu'il n'a pas été introduit dans une loi. La loi ne permet en effet à aucun particulier de déclarer que telle ou telle clause est d'ordre public et que toute stipulation contraire doit être considérée comme nulle et non avenue. La loi a seule le droit de parler ce langage. C'est à elle seule qu'il appartient de déclarer que telle ou telle de ses dispositions est d'ordre public, c'est-à-dire qu'elle s'impose

en dehors de tout accord contractuel à toutes les parties en cause. Par suite, en introduisant cette clause fondamentale dans les Règles de La Haye, les auteurs de ces Règles ont reconnu implicitement qu'elles étaient d'ordre législatif. Sans doute, elles résultent bien d'un accord librement consenti, mais l'engagement inscrit dans cet accord au sujet de la nullité des clauses contraires aux stipulations de l'art. III est absolument sans valeur, dans l'état actuel des choses, c'est-à-dire en dehors de toute consécration législative. De deux choses l'une, en effet. Ou bien cette clause de nullité pourra être invoquée contre la stipulation introduite dans un connaissement dans lequel il serait déclaré que les deux parties se réfèrent aux Règles de La Haye, et, dans ce cas, elle est inutile, puisque la référence initiale aux Règles de La Haye ne permettrait pas d'invoquer une stipulation contraire à ces Règles introduite dans le même contrat. Ou bien il s'agit d'un connaissement dans lequel aucune référence n'a été faite aux Règles de La Haye, et, dans ce cas, que peut bien valoir une disposition des Règles de La Haye déclarant nulle et non avenue une stipulation quelconque de ce contrat ? Il suffira donc de ne pas faire mention des Règles de La Haye pour échapper à leur empire aussi longtemps qu'une consécration législative ne leur aura pas été donnée.

Cette consécration législative est nécessitée par la nature même de la dernière disposition de l'art. III des Règles de La Haye. Et il n'est pas inutile de faire remarquer que cette stipulation constitue en quelque sorte la clé de l'ensemble du système. C'est elle et elle seule qui permet de donner aux Règles de La Haye toute leur portée.

Cependant l'acceptation volontaire de ces Règles a été envisagée par la plupart de ceux qui les ont souscrites. Ils ne se sont pas refusés à poursuivre l'homologation des Règles par une Convention internationale et leur mise en vigueur dans chaque pays par une législation nationale appropriée. Mais beaucoup ont pensé que le résultat désiré pouvait être atteint sans intervention législative. La plupart ont estimé, tout au moins, que l'acceptation volontaire était susceptible de résoudre le problème, au moins partiellement.

Au surplus, le texte de la résolution concernant les Règles de La Haye votée par l'*International Shipping Conference*

qui réunissait à Londres, en novembre 1921, 250 représentants des armateurs appartenant à 14 nations maritimes différentes, indique très bien dans quelles conditions l'armement international a recommandé l'adoption des Règles de La Haye.

L'acceptation volontaire est prévue en première ligne et la consécration par une Convention internationale apparaît en quelque sorte subsidiairement. Voici, au surplus, le texte de cette résolution :

> La Conférence internationale représentant l'industrie des transports maritimes dans toutes les parties du monde, après avoir examiné les Règles de La Haye 1921, récemment adoptées par l'*International Law Association* pour être soumises aux différentes parties intéressées à l'usage des connaissements, est d'avis que les intérêts du trafic et du commerce sont servis de la façon la plus efficace par la pleine liberté des contrats sans intervention de l'État. Mais, en raison du désir manifesté presque unanimement par les négociants, les banquiers et les assureurs pour l'adoption des Règles de La Haye, la Conférence est prête à recommander ces Règles pour une application internationale volontaire et, si cela est nécessaire et dans la mesure où ce sera nécessaire, pour leur adoption par une Convention internationale entre les pays maritimes.

Les armateurs français considèrent que l'acceptation volontaire unanime et universelle des Règles de La Haye est une illusion et une illusion dangereuse. Ils reconnaissent que l'acceptation volontaire, là où elle sera possible à organiser, peut être, vis-à-vis de l'opinion publique et des gouvernements des pays maritimes, un argument de fait utile pour leur signaler la nécessité d'adopter les Règles de La Haye, mais on ne saurait espérer obtenir par ce moyen autre chose que des résultats partiels et ces résultats partiels eux-mêmes seraient mis en question si une contrainte n'imposait pas les Règles de La Haye d'une façon générale. Les armateurs qui auraient consenti à les appliquer volontairement se trouveraient, en effet, placés dans une situation inférieure vis-à-vis de leurs concurrents et s'efforceraient, par suite, de revenir à l'ancien état de choses. Au surplus, le plus grand danger ne viendrait pro-

bablement pas des armateurs, mais de la clientèle elle-même.

II

Pourquoi l'acceptation volontaire des Règles de La Haye est insuffisante.

Depuis une cinquantaine d'années, il est arrivé souvent que des industriels d'une même profession se sont engagés les uns vis-à-vis des autres à observer certaines disciplines touchant les conditions de production et les conditions de vente de leurs produits. Nous pouvons donc examiner, à l'aide de l'expérience acquise, les conditions dans lesquelles ces engagements ont pu être tenus. Or, l'expérience des ententes industrielles indique de la façon la plus nette que des sanctions sévères et précises ont été nécessaires pour obtenir l'observation des engagements pris par les membres d'une même industrie travaillant sur un même territoire national et souvent à l'abri de frontières douanières.

Au début, la plupart de ces ententes avaient été bénévoles et la vanité des engagements non sanctionnés qu'elles comportaient était vite apparue. Au bout de très peu de temps, des moyens de contrôle et des sanctions ont été recherchés. Dans certains cas, on faisait signer à chacun des membres de l'entente des chèques en blanc qui étaient remis à l'organisme central et que celui-ci avait le pouvoir de mettre en mouvement après y avoir inscrit la somme qu'il avait condamné le délinquant à payer à titre de pénalité. Ces précautions elles-mêmes ne furent pas considérées comme suffisantes et il fallut recourir à des moyens de contrôle et de discipline beaucoup plus efficaces. Dans la plupart des industries de production, le moyen de contrôle employé fut l'organisation d'un bureau de vente commun. Tous les industriels membres de l'entente renonçaient à leur relations directes avec leur clientèle, celles-ci étant assurées uniquement par l'entremise du bureau central de vente auquel chacun des industriels remettait toute sa production et qui avait mission de distribuer cette production entre les divers acheteurs aux conditions fixées par l'entente. C'est à cette discipline du bureau commun de vente qu'aboutirent en parti-

culier des grands syndicats industriels allemands, tels que le Syndicat Rhénan-Westphalien des houilles, celui des cokes, celui des potasses, le Syndicat de l'acier (Stahlverband) et plusieurs autres de moindre importance. C'est aussi par le moyen de bureaux de vente communs, dénommés généralement comptoirs, que les industriels français de la métallurgie sont arrivés à équilibrer la production et la consommation de leurs industries et ont pu augmenter leurs débouchés dans une très large mesure. Il en est de même de certaines ententes industrielles touchant les produits chimiques, par exemple l'acide sulfurique, le carbure de calcium, etc....

Ce moyen de discipline n'était évidemment pas applicable aux engagements pris par les armateurs les uns vis-à-vis des autres. Il n'est pas possible, par la nature même des choses, de réunir dans un seul bureau d'affrètement international et universel toutes les transactions concernant le transport des marchandises dans le monde. Cette solution ne serait même pas possible dans un pays déterminé en raison de la dispersion des ports et des différents trafics dont ils sont le théâtre.

Au surplus, la solution du bureau de vente n'a jamais pu être appliquée aux ententes que les armateurs ont pu passer entre eux pour amener plus de régularité dans le trafic des lignes régulières. On sait, en effet, que lorsque ces ententes ont dépassé le stade des engagements sans sanctions, elles n'ont pu trouver de moyen de discipline que dans une organisation englobant à la fois les armateurs et leur clientèle. C'est par des primes de fidélité accordées à cette clientèle dans des conditions déterminées (*rebates system*) que le problème a pu être résolu. Il ne l'a pas été, d'ailleurs, d'une façon universelle, mais simplement à l'intérieur de chacune des conférences qui ont pu être établies sur certaines lignes régulières et pour certains trafics.

Peut-être y a-t-il là un élément favorable à l'acceptation volontaire partout où les lignes régulières ont constitué une entente et partout où cette entente est sanctionnée par un système de primes de fidélité de manière à empêcher la clientèle de briser l'entente en s'adressant à des *outsiders*. On conçoit que les entreprises de navigation faisant partie de l'entente puissent s'accorder pour ne délivrer que des

connaissements conformes aux Règles de La Haye. Ce n'est pas à dire que partout où il y a conférence, il sera facile d'arriver à un accord sur ce point. Il y a lieu de signaler, en particulier, que jusqu'à l'heure présente, les Compagnies allemandes ont refusé d'abandonner le connaissement de sortie de Hambourg qu'elles avaient établi d'accord avec leur clientèle en 1913. Or il suffit du refus d'un seul des membres de l'entente pour empêcher l'accord.

Mais alors même que toutes les conférences dont les engagements sont sanctionnés par le *rebates system* arriveraient à un accord volontaire pour l'application des Règles de La Haye, on serait encore très loin du résultat général qu'il est nécessaire d'obtenir, ne serait-ce que pour ne pas compromettre les résultats partiels. En effet, les conférences de lignes régulières ne peuvent exister que là où le trafic auquel elles s'appliquent ne permet pas la concurrence des tramps. La très grande majorité de ces conférences sont afférentes aux directions de l'Europe sur le long cours et non pas aux directions de retour sur l'Europe. A la sortie d'Europe, la plupart des exportations, sauf le charbon, sont constituées par des marchandises fabriquées qui conviennent mieux aux lignes régulières qu'aux tramps. A l'importation, au contraire, une partie très importante du trafic est constituée par des objets d'alimentation et par des matières premières industrielles, que les lignes régulières seraient incapables de transporter entièrement et qu'il ne leur est même pas souvent possible de charger sur les bateaux relativement rapides qu'elles exploitent. On voit donc, sans entrer dans les innombrables distinctions que comporterait une étude complète de cette question, que la zone d'application des conférences est restreinte en pratique et d'une façon générale aux sorties d'Europe. Dans ces conditions, il serait vain d'espérer que le problème de l'acceptation volontaire des Règles de La Haye pût être résolu par le moyen des conférences. Celles-ci peuvent y aider grandement en délivrant sur certains trafics des connaissements conformes aux Règles de La Haye, mais leur action est forcément limitée et incomplète.

Au surplus, d'autres obstacles s'opposent encore à l'acceptation volontaire universelle des Règles de La Haye, par exemple, celui qui résulte des législations nationales sur

le connaissement en vigueur aux Etats-Unis, en Australie, au Canada, en Nouvelle-Zélande et au Maroc. Les connaissements créés dans ces pays doivent être conformes à leur législation respective et ces législations, bien qu'inspirées des mêmes principes que les Règles de La Haye, en diffèrent cependant sur plusieurs points. Là, encore, l'observation des Règles de La Haye suppose un acte législatif.

Il est tout à fait inexact, au surplus, d'imaginer qu'il suffit de la bonne volonté des armateurs pour assurer l'acceptation volontaire des Règles de La Haye. Les banquiers qui ont paru, à certains, constituer un moyen de discipline pour l'observation des Règles de La Haye, pourraient, dans des circonstances faciles à prévoir, devenir un danger pour elles. Il est vrai que les représentants des banquiers ont fortement insisté à La Haye en faveur de l'accord qui est intervenu finalement. L'intérêt collectif qu'ils peuvent avoir à cet accord n'est pas douteux. Les banquiers, en effet, étant appelés à faire crédit sur des traites documentaires accompagnées de polices d'assurance et de connaissements, on comprend que les garanties offertes par le connaissement ne puissent pas leur être indifférentes. Plus ces garanties sont précises et compréhensives, plus elles offrent de sécurité au point de vue des opérations de banque. Toutefois, c'est là un intérêt professionnel collectif, un de ces intérêts que les membres d'une profession aperçoivent et défendent vigoureusement lorsqu'ils parlent au nom de l'ensemble de la profession, mais qu'ils perdent souvent de vue dans les transactions journalières qu'ils opèrent isolément. Supposez un établissement de crédit n'ayant pas de relations établies dans un pays d'outre-mer et désireux d'y faire des opérations. Il se heurte de tous côtés aux positions acquises par ses confrères et il lui est extrêmement difficile de se faire une clientèle. Ne lui viendra-t-il pas à l'idée que, s'il accepte des conditions moins favorables pour lui que celles exigées par l'ensemble de ses concurrents, il aura précisément des chances d'attirer à lui quelques éléments pour se constituer une clientèle ? Par exemple, s'il fait savoir qu'il est disposé à accepter des traites documentaires accompagnées de connaissements non conformes aux Règles de La Haye, qui pourrait l'empêcher d'agir ainsi aussi longtemps

que ces connaissements resteront parfaitement valables aux yeux de la loi ?

En dehors même de cette hypothèse, les chargeurs seront souvent les premiers à réclamer des prix de transport plus avantageux en échange de concessions relatives à la responsabilité du transporteur. Sans doute, l'ensemble des chargeurs désire fortement la disparition des clauses d'exonération pour les fautes commerciales du capitaine et de ses préposés ; mais, comme nous le faisions remarquer tout à l'heure, c'est là une opinion syndicale, une opinion collective à laquelle personne ne contredit et ne pourrait contredire dans une réunion de chargeurs, mais qui n'est pas d'accord avec les pratiques individuelles journalières qu'inspire le souci de la concurrence. Il est en effet constaté que partout où les chargeurs ont le choix entre un connaissement offrant plus de sécurité pour un prix donné ou moins de sécurité pour un prix moindre, c'est toujours vers le second que se porte leur choix. Il suffit de rappeler les expériences bien connues du connaissement rose à Marseille, celle des connaissements avec polices flottantes d'assurance contre les responsabilités résultant pour les chargeurs des clauses d'exonération, enfin le double connaissement longtemps offert à la clientèle en Angleterre par la Peninsular and Oriental Company. Les *outsiders* ne sont pas à craindre seulement parmi les armateurs, mais parmi les banquiers et plus encore parmi les chargeurs.

*
* *

Une autre question se pose au sujet des Règles de La Haye. Doivent-elles être appliquées telles qu'elles sont rédigées ou bien est-il nécessaire de les modifier, surtout si elles doivent faire l'objet d'une Convention internationale ?

III

L'efficacité des Règles de La Haye.

Pour répondre à la question posée, il est nécessaire de se demander si, telles qu'elles sont rédigées, les Règles de La

Haye constituent une amélioration sensible de la situation. Il ne saurait être question, en effet, d'attendre pour les approuver et les mettre en pratique, qu'elles répondent d'une façon complète aux vœux de toutes les parties. Il faut se rendre compte, au surplus, que pour arriver à l'accord qui s'est fait à La Haye, il a fallu des concessions réciproques et que, dans une certaine mesure, bien que les Règles de La Haye représentent une victoire des chargeurs, la convention intervenue a le caractère d'une transaction.

Certaines des dispositions qu'elles contiennent ont été, en effet, vivement combattues par les représentants des armateurs et il peut ne pas être inutile de rappeler ici quelles étaient leurs objections. Mais il ne faut pas perdre de vue que, malgré l'importance de certaines d'entre elles, les armateurs ont donné solennellement leur approbation aux Règles de La Haye lors de l'*International Shipping Conference* dont nous avons parlé plus haut et qui représentait les armateurs du monde entier. Cette approbation a été donnée après que les Règles de La Haye avaient déjà deux mois d'existence et avaient pu, par conséquent, faire l'objet d'un examen sérieux de la part de tous les groupements nationaux d'armateurs. Sous cette réserve, nous allons passer brièvement en revue les objections que l'armement avait présentées à La Haye contre certaines dispositions insérées dans les Règles.

Article premier. — Sur l'article I, qui ne contient que des définitions, il n'y avait pas, à proprement parler, d'objections de la part des armateurs. Toutefois, une difficulté d'interprétation est à craindre, spécialement pour les armateurs français, au sujet de la définition donnée du transport des marchandises. Le paragraphe (*e*) de l'article I dispose en effet :

> « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis la réception des marchandises au palan du navire jusqu'à leur déchargement du palan du navire.

Le sens de cette clause est parfaitement clair. Les contraintes inscrites dans les Règles ne s'appliquent qu'à la période proprement dite du transport maritime, sans couvrir les périodes antérieures ou postérieures d'embarque-

ment, de débarquement, de magasinage, voire même le transport par chemin de fer, batellerie ou camionnage. Les armateurs et les chargeurs conservent donc toute liberté pour introduire dans leurs connaissements les clauses qu'ils jugeront bon d'insérer en ce qui concerne ces périodes antérieures et postérieures au transport maritime. Il sera nécessaire de préciser la responsabilité des armateurs et des chargeurs pour ces périodes antérieures ou postérieures, surtout pour les entreprises qui délivrent des connaissements directs couvrant plusieurs opérations successives. Il doit être bien entendu que les Règles de La Haye n'ont aucunement interdit aux armateurs d'introduire dans le connaissement lui-même des clauses contractuelles relatives à ces périodes, à la seule condition qu'elles respectent scrupuleusement le principe de responsabilité posé dans l'article III en ce qui concerne le transport maritime, tel que les Règles le conçoivent.

Article III. — L'article III, ainsi que nous l'avons déjà dit, fixe les responsabilités dont le transporteur ne peut pas s'exonérer. Bien qu'il soit le plus important de tous, il a cependant donné lieu à peu de discussions ; les armateurs savaient en effet, en se rendant à La Haye, que la condition de tout accord était l'acceptation, par eux, des responsabilités dont ils ont coutume de se décharger par les clauses d'exonération.

L'indication des marques, du nombre de colis, de la quantité ou du poids des marchandises a donné lieu à un échange de vues intéressant. Le texte primitif présenté à La Haye portait simplement que ces indications résultaient de la déclaration écrite du chargeur. Une précision a été apportée en indiquant que ces déclarations devaient se produire avant le chargement des marchandises. Il était impossible, en effet, à l'armateur, une fois l'opération de chargement commencée, de procéder aux vérifications et pointages nécessaires pour reconnaître la marchandise mise à bord. Les précisions indispensables ont été introduites dans la clause 3 de l'article III.

Ces indications se complètent par la clause 5 portant que les chargeurs restent garants des déclarations qu'ils fournissent à l'armateur au sujet des marques, nombre de colis, quantité et poids de ces marchandises. D'autre part,

la clause 4 précise que le connaissement délivré conformément aux déclarations du chargeur, constitue en sa faveur une présomption. Cette présomption admet la preuve contraire, mais l'armateur qui a délivré un connaissement conforme aux déclarations du chargeur a l'obligation de la fournir et il y a, par suite, renversement du fardeau de la preuve.

La clause 6 de l'article III est une aggravation sensible de la législation française. Cette clause prévoit que l'enlèvement des marchandises constitue une présomption, sauf preuve contraire, que ces marchandises ont été délivrées telles qu'elles figurent au connaissement. De plus, d'après cette clause le transporteur est à l'abri de toute réclamation quand douze mois se sont écoulés depuis l'enlèvement des marchandises. Ainsi, suivant les Règles de La Haye, le fait de l'enlèvement des marchandises sans qu'aucune réserve ait été formulée impose simplement au chargeur le fardeau de la preuve. Au contraire, l'article 435 de notre Code de commerce déclare non recevable toute action pour dommage à la marchandise si celle-ci a été reçue sans protestation et déclare nulle la protestation si elle n'a été faite et signifiée dans les 24 heures et si dans le mois de sa date elle n'a été suivie d'une demande en justice. Par suite, suivant la législation française, l'armateur n'a plus à redouter de réclamation après que ces délais sont écoulés. L'application des Règles de La Haye le met, par conséquent, dans une situation moins avantageuse puisqu'elle ne lui confère qu'une simple présomption et le bénéfice du renversement de la preuve. Enfin, d'après l'article 433 de notre Code de commerce, toutes actions sont prescrites un an après l'arrivée du navire, soit pour demande en délivrance de marchandises, soit pour dommages antérieurs à la marchandise ou retard dans le transport. Là encore, les Règles de La Haye sont moins favorables à l'armateur, tout au moins dans l'hypothèse où la marchandise n'a pas été réclamée. La clause 6 faisant, en effet, courir le délai de 12 mois à partir de l'enlèvement des marchandises, il suffit au destinataire de négliger de procéder à cet enlèvement pour que le délai ne commence pas à courir. On peut se demander si cette conséquence est clairement apparue aux rédacteurs des Règles de La Haye. Elle peut, en effet, être très grave pour l'armement.

La clause 7 de l'article III a été longuement discutée et sa rédaction compliquée et démesurément étendue pourrait se résumer en quelques mots : l'armateur devra faire connaître au chargeur, au moment où la marchandise aura été chargée sur le navire, le nom du navire sur lequel elle est chargée. Les difficultés d'ordre pratique qui sont nées à ce sujet tiennent à la transformation complète qui s'est opérée dans le transport maritime depuis l'application de la vapeur à la propulsion des navires et depuis la création des lignes régulières qui en a été la conséquence. Dans la première moitié du siècle dernier, au temps où l'on n'employait généralement que des navires à voiles et où les lignes régulières étaient une exception, tous les connaissements portaient le nom du navire sur lequel la marchandise était chargée. C'était du reste une prescription de la loi dans la plupart des pays maritimes. Elle était facile à observer, puisque les connaissements n'étaient délivrés qu'après que la marchandise avait été remise par le chargeur à bord du navire. Avec la création des lignes régulières, les usages ont forcément changé et peu à peu les armateurs sont arrivés à accepter des marchandises à toute époque de l'année, et parfois même en dehors du port d'embarquement, pour correspondre aux désirs de la clientèle. Par suite, il n'était plus possible de délivrer au chargeur, au moment où il remettait sa marchandise, un connaissement portant le nom du navire sur lequel elle serait embarquée. Lorsqu'il s'agissait surtout d'une marchandise remise sur un point du territoire éloigné du port d'embarquement, il était impossible de garantir que le chemin de fer la ferait parvenir à ce port avec assez de rapidité pour lui permettre de s'embarquer à une date déterminée. L'habitude s'est ainsi introduite par la force des choses de délivrer des connaissements sans indication de nom du navire, ou avec une indication alternative permettant d'embarquer, soit sur tel navire, soit sur le suivant. Cet usage donnait satisfaction aux chargeurs en leur permettant de placer leur marchandise sous la responsabilité de l'armateur, non plus seulement au port d'embarquement, mais dans différentes agences, non plus seulement au moment du départ des navires, mais à une époque quelconque.

Mais l'intérêt du banquier ou du réceptionnaire n'était plus suffisamment garanti par cet usage. En effet, si un connaissement sans indication de nom de navire se trou-

vait accompagné d'une traite documentaire, le négociant ou le banquier du lieu de destination demeurait ignorant de la date de chargement de la marchandise, du nom du navire sur lequel elle voyageait ; une incertitude fâcheuse pesait, par conséquent, sur la situation de cette marchandise et faisait obstacle, soit aux opérations de crédit, soit aux transactions diverses dont elle pouvait être l'objet. La plupart des Compagnies de navigation, celles surtout qui faisaient les transports à longue distance, avaient résolu le problème avant les Règles de La Haye, soit en notifiant au chargeur, une fois l'embarquement de sa marchandise opéré, le nom du navire sur lequel il avait eu lieu, soit en délivrant un nouveau connaissement avec indication du nom du navire. De cette manière, l'intérêt du chargeur, l'intérêt du banquier et l'intérêt du réceptionnaire se trouvaient satisfaits. Ce sont, en somme, ces pratiques que les Règles de La Haye ont confirmées par la clause 7. Les armateurs n'ont donc présenté aucune objection à cette clause ; mais certaines personnes, n'apercevant qu'un des intérêts en cause, avaient envisagé la suppression du connaissement avec la mention « reçu pour embarquement », ce qui eût été une fâcheuse régression.

Article IV. — Une des clauses de l'article IV, la clause 4, soulevait des objections très graves de la part des armateurs. Cette clause, comme on le sait, fixe à 100 livres sterling la limite de responsabilité du transporteur, en ce qui concerne la valeur des marchandises perdues ou endommagées, dans le cas où cette valeur n'a fait l'objet d'aucune déclaration.

La première de ces objections portait sur l'importance du forfait envisagé. Les armateurs faisaient observer que le « Water carriage of goods Act » du Canada avait imposé une limite de 100 dollars et que l'augmentation momentanée du prix des marchandises ne justifiait pas le remplacement des 100 dollars par 100 livres, soit, en comparant ces monnaies au pair, une augmentation de 500 %. Ils faisaient remarquer, au surplus, que la valeur moyenne d'une tonne de marchandise chargée ou déchargée dans les ports était très inférieure à la somme de 100 livres, alors que le poids moyen des unités de chargement était généra-

lement inférieur à 1 tonne. De toute manière, par conséquent, le chiffre de 100 livres témoignait d'une exagération injustifiée.

La seconde objection était plus grave encore. Fixer dans un document international une limite forfaitaire exprimée dans la monnaie d'un des pays signataires de l'accord, c'est exposer la règle acceptée à toutes les difficultés d'interprétation auxquelles peut donner lieu la question du change. A l'heure où les changes internationaux sont l'objet de vicissitudes si marquées, cet inconvénient apparaît à tous les yeux. On peut se demander si la date à laquelle on doit considérer le cours du change sera celle de la création du connaissement, celle du jour de l'arrivée des marchandises, celle du jour où le litige est né. Par suite, d'innombrables difficultés pratiques subsidiaires viennent se greffer sur le litige principal, par le seul fait de l'application internationale d'une règle exprimant un forfait en monnaie nationale.

Pour répondre à ces deux objections, les armateurs avaient proposé à La Haye une solution simple et logique, qui fut accueillie tout d'abord à la Conférence de La Haye avec beaucoup de sympathie. Cette solution, présentée par M. Verneaux, Secrétaire Général de l'Association Française du Droit Maritime, et soutenue par M. de Rousiers, représentant du Comité Central des Armateurs de France, consistait à fixer le maximum, non pas à une somme forfaitaire, mais à un multiple du fret. Le chiffre de dix fois le montant du fret avait même été donné à titre de simple indication. Cette solution faisait disparaître à la fois les difficultés pratiques et l'exagération signalées plus haut. Toutes les questions de change se trouvaient écartées ; si le montant du fret était stipulé en livres sterling, en dollars, en francs, en couronnes ou en roubles, le maximum se trouverait être un multiple de la somme stipulée et serait exprimé, par conséquent, dans la même monnaie. L'armateur serait traité comme il aurait traité le chargeur. Un autre avantage de cette formule était de tenir compte de la relation logique qui existe entre le profit possible de l'armateur et les risques auxquels il s'expose. La mesure du profit éventuel de l'armateur, c'est le prix du fret qu'il touche ; la mesure des risques qu'il court, c'est le maximum de ce qu'il pourra avoir à verser en cas d'avarie ou de perte de la marchandise. Une disposition précise fixant le rapport existant entre ces deux ter-

mes aurait donc été une œuvre de clarté, de bon sens et de justice.

Malheureusement, la proposition des armateurs fut très vivement combattue au nom des intérêts des chargeurs. Il fut déclaré explicitement que les chargeurs ne considéreraient pas qu'ils avaient satisfaction, quelles que puissent être les autres dispositions des Règles de La Haye, si le maximum forfaitaire limitant la responsabilité des armateurs n'était pas exprimé par la somme de 100 livres sterling. Le désir d'accord qui animait les membres de la Conférence fit échouer la proposition soutenue par les armateurs.

Toutefois, une difficulté pratique très grave semblait pouvoir être écartée encore après le vote de principe émis sur le forfait de 100 livres sterling. Postérieurement à ce vote, des partisans et des adversaires du forfait de 100 livres tombèrent d'accord que l'équivalence de cette somme en monnaie étrangère devait être établie au pair. Malheureusement, la rédaction trop hâtive de la proposition se heurta à une objection des banquiers qui la firent repousser pour cause d'obscurité. L'impossibilité de poursuivre la discussion, en raison de la clôture des travaux du Congrès, empêcha d'accepter une rédaction qui, tout en maintenant le chiffre de 100 livres adopté par la majorité, aurait du moins fait disparaître un de ses résultats les plus choquants. Il aurait suffi, en effet, d'indiquer que le maximum de 100 livres pourrait être remplacé par l'équivalent de cette somme au pair, dans la monnaie dans laquelle le fret avait été stipulé. Il est profondément regrettable que cette rédaction, qui respecte le vote et qui l'éclaire, n'ait pas pu faire l'objet d'une délibération, et que le texte établi par le Comité de Rédaction porte simplement l'indication suivante, dont l'insuffisance est évidente :

> « ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie ».

Les articles V, VI et VII ne donnaient pas lieu à objection de la part des armateurs, étant donné qu'ils avaient accepté le principe de l'interdiction des clauses d'exonération, tel qu'il résulte de l'art. III, et spécialement de son paragraphe final.

Les observations qui précèdent montrent clairement que

les Règles de La Haye sont susceptibles d'amélioration. Mais, en pratique, il serait tout à fait déraisonnable de les soumettre à une nouvelle délibération. On risquerait, en effet, de remettre en question le principe même de l'accord international, résultat souhaité depuis longtemps et enfin réalisé à La Haye. Tout au contraire, il convient de les consacrer par une Convention pour donner à l'accord intervenu sa portée réelle. Et il importe que cette Convention intervienne le plus tôt possible afin de soutenir l'effort des armateurs, des chargeurs et des banquiers. En présence de l'accord des intéressés, la Convention pourrait d'ailleurs se borner à homologuer cet accord.

Paul de Rousiers
Secrétaire Général du Comité Central
des Armateurs de France.

Les Règles de la Haye, 1921
Compte rendu critique de la Conférence de la Haye

Avant de rendre compte du Congrès de l'Association de Droit International, tenu à La Haye du 30 août au 3 septembre 1921 et au cours duquel furent élaborées les Règles de La Haye 1921, il n'est peut-être pas inutile d'esquisser un bref historique de l'évolution de la réforme des clauses des connaissements en France.

On verra par là que cette question, relativement nouvelle en Angleterre, a fait l'objet, en notre pays, de toute une série d'études, de propositions et de projets de loi, et cet aperçu historique permettra de mieux comprendre comment se posait la question en France à la veille de l'ouverture du Congrès de La Haye.

I

APERÇU HISTORIQUE DE LA RÉFORME DES CLAUSES DES CONNAISSEMENTS EN FRANCE

La première phase. — De 1886 à 1900.

En 1886, MM. Félix Faure, Siegfried et plusieurs autres députés déposaient une proposition de loi, aux termes de laquelle la clause par laquelle l'armateur s'exonérait des fautes du capitaine et de l'équipage autres que les fautes nautiques était nulle et non avenue. Un projet de loi fut déposé dans le même sens, le 22 octobre 1895, par MM. Lebon, Ministre du Commerce, et Trarieux, Ministre de la Justice. La Commission parlementaire chargée de l'examiner entendit les représentants des chargeurs et des armateurs et conclut qu'on ne pouvait modifier la législation sur ce point sans qu'une entente internationale intervînt au préalable et elle invita le Gouvernement à provoquer cette entente par la réunion d'une Conférence Internationale en vue d'aboutir à une codification uniforme.

Les Ministres du Commerce et des Affaires Étrangères se mirent en rapport avec le Gouvernement Belge, qui avait déjà pris l'initiative d'une unification du droit maritime au point de vue de l'abordage et de l'assistance ; plusieurs pays répondirent favorablement à l'invitation du Gouvernement Belge, notamment l'Allemagne et la Russie, mais l'Angleterre se refusa résolument à entrer dans cette voie et le projet de Conférence Internationale fut abandonné.

D'autre part, le projet de loi de 1895 devint caduc par l'expiration de la législature, en mai 1898, et ainsi se termina ce qu'on peut appeler la première phase de la réforme des clauses des connaissements.

La deuxième phase. — De 1900 à 1906.

Le 18 juillet 1900 intervint le fameux arrêt de la Cour de cassation du *Saint-Laurent* (ce Rec., XVI, p. 145), qui fut suivi de ceux du *Turkistan*, du 2 janvier 1901 (*ibid.*, XVI, p. 465), et du *Bombay*, du 6 janvier 1902 (*ibid.*, XVII, p. 404). Ces arrêts, qui émurent vivement l'opinion parmi les commerçants et les exportateurs, posaient en principe que, lorsque le capitaine ne représente pas à l'arrivée les marchandises dont il a pris charge, l'armateur n'a pas besoin de prouver, pour invoquer à son profit la clause d'exonération des fautes du capitaine, que la perte des marchandises est due à une faute du capitaine.

Dans l'arrêt du *Turkistan*, notamment, il s'agissait de sept balles de laine qui, chargées à Bassorah sur le *Turkistan*, avaient manqué à l'arrivée à Marseille sans que ni le capitaine, ni l'armateur, ni personne sache ce qu'elles étaient devenues. La Cour d'Aix, dans son arrêt en date du 3 mars 1898 (ce Rec., XIII, p. 772), avait décidé que l'armateur serait bien exonéré s'il prouvait que la perte des sept balles en question était due à une faute du capitaine du *Turkistan*, mais que, faute par lui de faire cette preuve, il ne pouvait invoquer à son profit la clause d'exonération.

La Cour de cassation, par un raisonnement juridique pour le moins subtil, fit remarquer qu'aux termes des articles 222 et 230 du Code de commerce, le capitaine est responsable des marchandises dont il prend charge et sa responsabilité ne cesse que par la preuve d'un cas de force majeure. Par là-même, dit la Cour, lorsque le capitaine

ne représente pas à l'arrivée des marchandises dont le connaissement constate la prise en charge, il est légalement présumé en faute et l'armateur n'a pas à faire une preuve qui résulte de la loi elle-même.

Sous l'influence de ces arrêts, une nouvelle agitation commença à prendre corps parmi les assureurs maritimes et les chargeurs. En septembre 1900, la Conférence Internationale des Assureurs Maritimes vota des résolutions aux termes desquelles les assureurs sur facultés ne prendraient plus à leur charge les conséquences de l'exonération des fautes commerciales du capitaine et de l'équipage (1).

Le 22 octobre 1901, la Commission Permanente Internationale des Assureurs Maritimes, réunie à Paris, décida que ces décisions de 1900 seraient mises en vigueur à partir du 1er janvier 1903.

---

(1) Voici le texte des décisions :

1° De ne plus répondre, sans restriction, des clauses d'exonération de chartes-parties et de connaissements ;

2° De ne plus répondre sans réserve des vols de marchandises commis en cours de voyage.

La première de ces décisions est libellée comme suit :

« Les assureurs sur facultés ne prennent pas à leur charge « les conséquences des clauses insérées dans les connaissements « ou chartes-parties, qui affranchissent l'armateur de sa respon- « sabilité, pour les fautes commerciales du capitaine, telles « qu'elles sont visées par la loi américaine dite Harter Act du « 13 février 1893.

« Les assureurs acceptent les conséquences des clauses d'exo- « nération visant les fautes nautiques dans la conduite du « navire. »

La seconde décision est ainsi conçue :

« Nécessité que le vol soit dûment établi au regard des « assureurs, par l'existence des traces extérieures d'effraction, « régulièrement et immédiatement constatées à l'arrivée à des- « tination. Obligation imposée aux destinataires d'exercer ou « de réserver le recours que la loi accorde contre les auteurs du « vol et leurs répondants. Nécessité d'intéresser l'assuré lui- « même à la bonne arrivée de la marchandise, en stipulant une « franchise qui restera subordonnée aux usages de chaque place « (3 % par séries et 10 % par colis). »

Les chargeurs s'émurent d'autant plus que, si les décisions ainsi votées étaient effectivement mises en pratique, ils n'avaient plus aucun moyen de se couvrir contre les fautes commerciales du capitaine et de l'équipage. En fait, ces décisions eurent le sort de beaucoup de décisions unanimes prises par les assureurs maritimes dans l'intérêt de leur industrie, c'est-à-dire qu'elles ne furent jamais appliquées ; dans cette longue lutte relative à la réforme des clauses des connaissements, on ne peut s'empêcher de contraster la solidarité parfaite, l'esprit de corps, le sacrifice de l'intérêt particulier momentané à l'intérêt général de la corporation, dont ont toujours fait preuve les armateurs, avec le manque d'entente et de cohésion que l'on constate chez les adversaires des clauses des connaissements, les assureurs maritimes et les chargeurs.

Aujourd'hui encore, les assureurs maritimes auraient le moyen d'imposer l'introduction des Règles de La Haye dans les connaissements, s'ils refusaient de conclure des assurances sur facultés lorsque ces Règles ne sont pas incorporées aux connaissements, mais il est fort douteux, pour ne pas dire plus, qu'ils saisissent cette occasion de faire passer dans la pratique une réforme qu'ils réclament cependant depuis plus de vingt ans.

Les armateurs ont, d'ailleurs, été récompensés de leur esprit de solidarité et d'entente, puisque, jusqu'à ce jour, ils ont résisté victorieusement à tous ceux qui voulaient restreindre les clauses des connaissements ; et c'est justice, car l'entente et la solidarité des membres d'une corporation, loin d'être critiquable, doit être, au contraire, louée et récompensée.

En 1902, donc, les chargeurs, émus tant des arrêts de la Cour de cassation que de la décision de la Commission Permanente Internationale des Assureurs Maritimes, se réunirent en un Congrès organisé à Marseille par le Syndicat des Exportateurs de Marseille, les 2 et 4 octobre 1902, qui prit le titre de Congrès des Chargeurs. En même temps, de nombreuses Chambres de commerce votèrent des vœux demandant l'introduction d'une législation semblable à l'Harter Act, du 13 février 1893 (1).

(1) Voici la liste et la date des délibérations des Chambres de commerce :

Le Congrès des Chargeurs rédigea un connaissement-type destiné à être proposé aux armateurs, mais il commit la faute capitale de rédiger ce connaissement en dehors de toute entente avec les armateurs, ce qui vouait sa tentative à un échec certain (1).

Nantes, 7 janvier 1902 ; Besançon, 24 mars 1902 ; Oran, 2 avril 1902 ; Orléans, 23 avril 1902 ; Rochefort, 24 avril 1902 ; Valenciennes, 5 mai 1902 ; Alger, 6 mai 1902 ; Nice, 6 mai 1902 ; Tourcoing, 6 mai 1902 ; Barcelone, 7 novembre 1902 ; Reims, 9 décembre 1902 ; Marseille, 7 juillet 1903 ; Perpignan, 24 septembre 1903 ; Beauvais, 7 octobre 1903 ; Lyon, 15 octobre 1903 ; Annonay, 15 octobre 1903 ; Bordeaux, 28 octobre 1903 ; Rouen, 4 novembre 1903 ; Alexandrie, 9 mars 1904 ; Marseille, 13 mai 1905.

(1) Texte du connaissement-type adopté par le Congrès des Chargeurs le 2 octobre 1902.

Article 1er. — Les armateurs doivent mettre le navire en bon état de navigabilité, pourvoir à son armement, équipement et approvisionnement, de façon à lui permettre d'accomplir convenablement son voyage.

Ils répondent des fautes et de la négligence des gens à leur service, en ce qui concerne le bon arrimage, la garde et la livraison des marchandises, ainsi que des soins à leur donner à partir du moment où elles leur ont été confiées, jusqu'au moment de leur livraison au destinataire, dans les conditions déterminées à l'artivle 4.

Toutes les stipulations et clauses contraires aux dispositions qui précèdent seront nulles et non avenues ; elles n'auront aucun effet en justice.

Article 2. — Les armateurs seront exempts des périls de mer, feu, ennemis, pirates, attaques de corsaires, arrêts et contrainte de princes, gouvernants et belligérants, et barateries dolosives du capitaine.

Ils ne répondront pas des avaries et pertes causées par abordages, échouement et tous autres accidents de navigation, quand même l'avarie ou la perte en provenant pourrait être attribuée à quelque faute, négligence ou erreur de jugement du pilote, du capitaine, des matelots ou autres gens au service de l'armateur, dans le commandement du navire ou l'exécution des manœuvres ou ordres, ni des avaries ou pertes par suite d'explosion, rupture de chaudières ou tuyaux, bris d'arbres de couche ou toute défectuosité cachée dans la coque ou les pièces de machine (ne résultant pas dans un cas ou dans l'autre du mauvais état de navigabilité ou du manque de soins mis à la charge de

Une Commission mixte de chargeurs et d'armateurs se réunit à Paris, le 14 mai 1903, mais ne put parvenir à une entente ; les chargeurs réclamèrent alors, avec insistance, l'intervention législative.

Par arrêté ministériel en date du 13 février 1904, le Ministre du Commerce institua une Commission interministérielle « chargée d'examiner s'il y a lieu d'apporter des « modifications à la législation sur le connaissement « (livre II, titre VII, du Code de commerce) ».

Cette Commission était ainsi composée :

Président : M. Durand, Conseiller à la Cour de cassation ;

Vice-Président : M. Colson, Conseiller d'État.

Membres :

M. Paillot, Conseiller d'État, Directeur des Affaires civiles et du Sceau au Ministère de la Justice ;

---

l'armateur ou du propriétaire du navire, suivant l'article 1) ; ni du dépérissement, putréfaction, vermine, rouille, buée de cale, changement de caractère, contraction ou réduction de volume, coulage, casse, avarie de pays ou toute autre avarie provenant de la nature des marchandises dont on ne pourrait constater extérieurement l'état ; ni d'erreurs occasionnées par inexactitude, oblitération ou absence de marques, numéros, adresses ou désignations des marchandises embarquées.

Article 3. — Lorsque les marchandises auront été reçues dans les hangars de l'armateur, sur le quai ou dans les allèges, ces marchandises seront considérées comme prises en charge, en tant qu'il s'agit de la responsabilité des armateurs et du navire.

Article 4. — Si les marchandises ne sont pas reçues sans retard par le consignataire, ou dans le délai qui est stipulé par les règlements ou usages en vigueur au port de débarquement, elles pourront être mises à terre sur pontons ou allèges par le capitaine, aux frais de leurs propriétaires et dans un délai de 48 heures après le débarquement aux risques de ces derniers.

Article 5. — Les poids, mesure, qualité, contenu et valeur quoique mentionnés dans le connaissement seront considérés comme inconnus du capitaine à moins d'une convention formelle stipulant le contraire.

Ne sera pas considérée comme convention formelle contraire la simple signature du connaissement.

M. Rodolphe Rousseau, Avocat à la Cour d'appel de Paris ;

M. Louis Renault, Professeur à la Faculté de droit de Paris, Jurisconsulte du Ministère des Affaires étrangères ;

M. de Cazotte, Sous-Directeur des Affaires commerciales au Ministère des Affaires étrangères ;

M. de Jouvenel, Directeur honoraire au Ministère de la Justice ;

M. Chapsal, Directeur du Commerce et de l'Industrie au Ministère du Commerce, de l'Industrie et du Travail ;

M. Herman, Directeur de l'Exploitation postale au Sous-Secrétariat d'État des Postes et des Télégraphes ;

M. Taconet, Président du Comité des Courtiers maritimes de France ;

M. Henri Fromageot, Avocat à la Cour d'appel de Paris.

Secrétaire : M. Drouets, Chef de bureau au Ministère du Commerce et de l'Industrie.

Me Rodolphe Rousseau, l'éminent avocat à la Cour d'appel de Paris, en fut nommé rapporteur.

La Commission procéda à une enquête très complète et entendit les délégués des chargeurs, armateurs et assureurs maritimes. Le compte rendu des débats a été publié par le Syndicat des Exportateurs de Marseille, dans une brochure intitulée : *Réforme des Clauses d'Exonération des Connaissements*. En lisant ce compte rendu et les pièces annexes, on ne peut s'empêcher d'admirer l'habileté avec laquelle les intérêts des armateurs ont été défendus, notamment par le rapport dont M. Hubert Giraud donna lecture au nom du Comité Central des armateurs et par les interventions aux débats de M. Henri Estier.

La Commission adopta à l'unanimité, le 17 février 1906, le rapport au Ministre du Commerce rédigé par Me Rodolphe Rousseau, dont voici la conclusion :

> En conséquence, la Commission formule l'avis suivant :
>
> « Il n'y a pas lieu de modifier la législation actuelle du connaissement, parce que l'ordre public n'exige nullement, en l'espèce, qu'il soit porté atteinte au principe de la liberté des conventions ; parce qu'en l'état des relations maritimes commerciales on peut toujours pallier les inconvénients résultant de l'irresponsabilité de l'armateur, soit au moyen du double connaissement, soit au

moyen de l'assurance sous ses diverses formes ; parce qu'enfin et surtout le projet de réforme soulèverait de graves difficultés au point de vue juridique international, et qu'il aurait pour conséquence, au point de vue commercial, de mettre les armateurs français dans une situation d'infériorité évidente vis-à-vis des armateurs étrangers ; qu'ainsi, à moins d'une entente internationale, la réforme apparaît comme irréalisable. »

Ce rapport mit fin à la deuxième phase de la campagne en faveur de la réforme et il sembla, pour un temps, que la question fut définitivement enterrée.

La troisième phase. — De 1909 à 1921.

Le 19 mai 1909, prenant texte d'un vœu par lequel la Chambre de commerce d'Alger réclamait un projet de loi limitant les clauses d'exonération des connaissements au moins pour le commerce entre l'Algérie et la Métropole, nous commencions la publication, dans le *Sémaphore de Marseille*, d'une série de dix-neuf articles intitulés : *Les Clauses d'Exonération des Connaissements*, qui parurent du 19 mai 1909 au 16 février 1910.

Après avoir précisé les causes de la crise, extension exagérée des clauses des connaissements et interprétation aggravante donnée par la jurisprudence, nous combattions la thèse de l'intervention législative et proposions, comme solution, la rédaction de connaissements transactionnels établis, pour chaque genre de commerce ou de navigation, après discussion entre les représentants dûment qualifiés des armateurs et des chargeurs.

Nous citions en exemple les connaissements transactionnels élaborés en Angleterre entre les Chambres syndicales de certains commerces d'importation ou d'exportation comme ceux des blés, des charbons, des bois, etc., parmi lesquels on peut rappeler le connaissement du Comité des Armateurs pour le charbon du Pays de Galles de 1896, le connaissement général des denrées de la Mer Noire, Azof et Danube de 1890, le connaissement du Comité des Armateurs pour la Mer Noire et l'Azof de 1902, etc.

Le 10 novembre 1910, une proposition de loi était déposée sur le bureau de la Chambre des Députés par M. Mau-

rice Colin, député d'Alger, et 225 de ses collègues. Elle fut approuvée à l'unanimité par la Commission des Réformes judiciaires et de Législation de la Chambre (1).

Elle présentait le grave défaut d'être à la fois trop draconienne et de comporter de nombreuses lacunes ; elle ne vit d'ailleurs jamais le jour de la discussion parlementaire.

Un grand nombre de Chambres de commerce et de Syndicats votèrent des résolutions en faveur de la proposition de loi Colin ; on peut citer, notamment, les vœux émis le 30 novembre 1910 par la Chambre de commerce d'Alger, le 20 février 1911 par celle de Cette, le 3 mai 1911 par le Conseil Général de la Corse, le 16 juin 1911 par le Syndicat d'Alimentation de Marseille, le 20 juin 1911 par la Chambre de commerce de Bougie, le 3 octobre 1911 par celle de Bourges, le 24 novembre 1911 par celle de Lille, le 12 février 1912 par la Chambre de commerce de Corbeil, le 17 février 1912 par celle de Constantine, le 23 mai 1912 par le Syndicat national du commerce en gros, le 18 juin 1912 par la Chambre de commerce de Besançon, le 9 juillet 1912 par celle de Béziers, le 10 juillet 1912 par celle d'Epinal, le 21 août 1912 par celle de Bône, le 8 octobre par celle de Perpignan, le 29 novembre par la Chambre d'Agriculture d'Alger. Le 30 avril 1912, la Chambre de commerce de Marseille adoptait le rapport de M. Turcat qui préconisait l'adoption de la proposition de loi Colin avec toutefois une réserve sur la question de compétence ; une délibération similaire était votée le 17 octobre 1912 par la Chambre de commerce de Périgueux.

---

(1) Voici le texte de cette proposition de loi :

« Le paragraphe suivant est ajouté à l'article 281 du Code de « commerce : Sont considérées comme nulles et non avenues « toutes clauses qui, dans un connaissement ou tout titre quel- « conque de transport maritime autre qu'une charte-partie, « auraient directement ou indirectement pour objet de soustraire « l'armateur soit à la responsabilité que, de droit commun, « le contrat de transport fait naître à la charge des transporteurs, « soit aux règles de compétence déterminées par l'article 420 « du Code de procédure civile. Toutefois, par des clauses spé- « ciales et précises, l'armateur pourra s'exonérer de la responsa- « bilité des fautes purement nautiques résultant des erreurs du « commandement. »

Le 21 février 1912, nous reprenions la question dans le *Sémaphore de Marseille*, et, dans une série de 21 articles qui parurent du 21 février au 25 septembre 1912, sous le titre : *Le Projet de Loi Colin*, nous faisions la critique de ce projet et reprenions la solution antérieurement proposée par nous et consistant dans l'établissement de connaissements transactionnels, après discussion avec les représentants des intéressés.

Nous ajoutions, toutefois, que, si l'une des parties se refusait à toute espèce de négociations, alors, mais alors seulement, l'intervention législative pourrait être justifiée.

Nous indiquions enfin ce que devrait être, dans ses grandes lignes, un pareil projet de loi, pour échapper aux critiques qui pouvaient être dirigées à bon droit contre la proposition de loi Colin.

En même temps, le 31 mai 1912, nous présentions, à la Conférence de Paris de l'Association de Droit International, un rapport intitulé : *Les Clauses des Connaissements et le Projet de Loi Colin*, qui fut discuté par la Section de Droit Maritime de cette Conférence (1). Dans ce rapport, nous soutenions la même thèse que dans nos articles du *Sémaphore*, savoir, l'adoption des connaissements transactionnels après discussion et entente entre les délégués des intéressés et l'intervention législative présentée seulement comme ultime remède, au cas où les négociations n'auraient pas pu aboutir.

A l'issue de la discussion, la Section de Droit Maritime, d'abord, l'Assemblée plénière de la Conférence ensuite, adoptèrent à l'unanimité une motion du regretté Lord Justice Kennedy, par laquelle le Conseil Exécutif de l'Association était prié de nommer une Commission Internationale chargée d'étudier l'application pratique de la solution proposée dans ce rapport.

Cette Commission fut nommée par le Conseil Exécutif à raison d'un juriste pour chacun des principaux pays maritimes. Elle devait présenter un rapport au Congrès de l'Association de Droit International, qui devait se tenir à La Haye, en août 1914, mais ses travaux, comme ceux de

(1) *Les Clauses des Connaissements et le Projet de Loi Colin*, imprimerie Barlatier, 1912.

l'Association de Droit International, furent interrompus par la guerre européenne.

Le 15 décembre 1913, M. de Monzie déposait sur le bureau de la Chambre des Députés une proposition de loi qu'il avait préparée alors qu'il était Sous-Secrétaire d'État de la Marine Marchande.

Cette proposition, qui tient compte des critiques que nous avions dirigées contre la proposition de loi Colin, était limitée au domaine de la navigation réservée, c'est-à-dire au trafic entre les ports pour lesquels l'armement français jouit du privilège de pavillon. C'était répondre, par là-même, à l'argument d'après lequel une loi limitant les clauses des connaissements ne peut intervenir qu'après une entente internationale (1).

(1) Voici le texte de la proposition de loi :

Article 1er. — Est nulle et de nul effet, dans le domaine de la navigation réservée au pavillon français par les lois du 21 septembre 1793, art. 4, et du 2 avril 1889, et par le décret du 18 juin 1897, art. 4, ainsi que dans l'intercourse entre la Tunisie et la France ou l'Algérie pour le transport des marchandises bénéficiant d'exonérations douanières, toute clause de connaissement ou titre quelconque de transport maritime ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur à sa responsabilité de droit commun, de limiter à forfait cette responsabilité sous réserve des dispositions de l'article 3 ci-dessous, de renverser le fardeau de la preuve ou de déroger à l'art. 229 du Code de commerce.

Toutefois, l'armateur peut s'exonérer des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage.

Les chartes-parties s'appliquant à la moitié au moins du chargement ne sont pas soumises aux dispositions de la présente loi.

Article 2. — Les clauses « que dit être », « poids, qualité et contenu inconnus » et toutes autres équivalentes ont pour effet exclusif de mettre la preuve des manquants à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire.

Article 3. — La responsabilité de l'armateur et du capitaine est limitée à 2.500 francs lorsqu'aucune déclaration de valeur ne figure au connaissement. Toute clause limitant ladite responsabilité à une somme inférieure est nulle et de nul effet.

Article 4. — Sera puni des peines portées à l'art. 405 du Code pénal quiconque, par déclarations mensongères insérées au connaissement, aura trompé ou tenté de tromper l'armateur

Cette proposition de loi fut renvoyée à la Commission des Réformes judiciaires et de Législation civile et criminelle de la Chambre des Députés.

Le 23 septembre 1913, la Chambre des Négociants-Commissionnaires du Commerce extérieur de Paris avait proposé au Comité Central des Armateurs de France la réunion d'une conférence entre armateurs, chargeurs et assureurs pour discuter les termes d'un connaissement transactionnel ; par lettre du 16 novembre 1913, le Président du Comité Central des Armateurs de France repoussa cette demande, mais offrit de désigner quelques armateurs pour s'entretenir de la question avec les délégués de la Chambre des Négociants-Commissionnaires.

Le 29 décembre 1913, les armateurs et la Chambre des Négociants-Commissionnaires envoyaient une délégation au Sous-Secrétaire d'État de la Marine Marchande, demandant qu'en l'état des négociations en cours, il soit sursis à toute intervention législative.

Enfin, le 16 mai 1914, le Président du Comité Central des Armateurs de France envoyait à la Chambre des Négociants-Commissionnaires le texte d'un connaissement, appelé connaissement de sortie des ports de France, qui fut depuis employé par tous les armateurs faisant partie du Comité Central, c'est-à-dire par la presque unanimité des armateurs français, pour toutes les marchandises à l'exportation des ports français.

Les Chambres de commerce et les divers Syndicats qui s'étaient occupés de cette question protestèrent, tant parce qu'ils avaient été tenus en dehors de ces négociations, que parce que le connaissement de sortie ne leur donnait pas satisfaction.

Le vice rédhibitoire du connaissement de sortie est, en sens inverse, le même que celui dont était entaché le connaissement-type du Congrès des Chargeurs de 1902. Nous disions plus haut que ce Congrès commit la faute capitale d'établir une formule de connaissement-type sans discussion préalable et sans négociations avec les représentants

---

ou ses préposés sur la nature, la valeur ou la quantité des marchandises embarquées.

des armateurs ; de même, en 1913 et 1914, le Comité Central eut le tort de ne négocier qu'avec la Chambre des Négociants-Commissionnaires de Paris, qui est loin de représenter l'unanimité ou même la majorité du commerce d'exportation.

Notamment, les Chambres de commerce des ports de France et d'Algérie qui s'étaient tout spécialement occupées de cette question dans ces dernières années, comme celles de Marseille, de Cette, de Rouen, d'Alger, de Bône, de Constantine, etc., et les corps constitués comme le Syndicat des Exportateurs de Marseille et la Société pour la Défense du Commerce de Marseille, qui avaient, à de nombreuses reprises, publié des études ou des rapports sur cette question, avaient été tenus complètement en dehors des négociations.

Or, une solution transactionnelle ne peut intervenir utilement que si elle est le résultat de négociations entre les délégués de tous les armateurs français, d'une part, et les délégués de tous les exportateurs ou importateurs français, d'autre part. Il convient aussi qu'à de pareilles négociations les assureurs maritimes soient présents.

Le connaissement de sortie ne pouvait, d'ailleurs, donner satisfaction aux chargeurs, car il admettait la possibilité, pour chaque armateur, d'ajouter, après les règles générales qui constituaient la formule-type, toute une série de clauses particulières.

Sans entrer dans l'analyse détaillée des connaissements qui furent alors émis par les diverses Compagnies de navigation, il suffit d'indiquer que toutes ces Compagnies insérèrent, parmi les clauses particulières, la clause de limitation de responsabilité. Or, il importe peu de déclarer, dans les clauses de la formule-type, que l'armateur sera responsable des fautes commerciales du capitaine et de l'équipage, si on doit dire, par ailleurs, que sa responsabilité sera limitée à 100 francs ou à 10 francs par colis.

Par arrêté en date du 24 juin 1915 (*Journal Officiel* du 28 juin 1915), M. Georges Bureau, qui était alors Sous-Secrétaire d'État à la Marine Marchande, institua une Commission chargée de la révision du Livre II du Code de commerce. Cette Commission, composée de parlementaires, de juristes et de représentants de toutes les branches du com-

merce maritime, se divisa en quatre Sous-Commissions et la question des clauses des connaissements échut à la deuxième Sous-Commission, présidée par M. Petit, Président du Tribunal de commerce de la Seine. Elle fut discutée à fond dans les séances des 15 et 31 mai, 12 et 26 juin et 10 juillet 1917.

Les arguments pour et contre l'intervention législative furent exposés de la façon la plus complète ; ceux des armateurs furent notamment admirablement présentés par M. Paul de Rousiers, Secrétaire Général du Comité Central des Armateurs de France, et par M. René Verneaux, Chef du Contentieux des Messageries Maritimes.

La deuxième Sous-Commission avait, d'ailleurs, été saisie de vœux tendant à la limitation des clauses des connaissements par voie législative par les Chambres de commerce de Paris, de Marseille, de Lyon, de Bordeaux, de Rouen, de Cette, de Nice, d'Alger, d'Oran, de Bougie, de Bône, de Constantine, du Mans, de Dijon, d'Arles, de Nîmes, d'Épinal, de Périgueux et de Beauvais. En définitive, elle adopta, à une très forte majorité, le principe de la limitation par voie législative des clauses des connaissements et décida de prendre pour base la proposition de loi de Monzie, en l'étendant à la navigation internationale et en la modifiant en conséquence.

M. de Monzie, qui était, à ce moment-là, pour la deuxième fois, Sous-Secrétaire d'État de la Marine Marchande, et qui s'intéressait toujours vivement à cette question, décida de détacher du projet de révision du Livre II du Code de commerce le texte voté par la deuxième Sous-Commission au sujet des clauses des connaissements et d'en faire l'objet d'un projet de loi spécial. Ce texte n'était que la reproduction de sa proposition de loi de 1913, avec les modifications nécessitées par le fait qu'il s'appliquait à la navigation internationale et non pas seulement à la navigation réservée.

Ce projet de loi fut déposé sur le bureau de la Chambre des Députés par M. Desplas, Ministre des Travaux Publics et des Transports, et par M. Clémentel, Ministre du Commerce, et c'est celui qui est généralement désigné sous le nom de projet de loi Clémentel. Il nous semble que cette désignation ne rend pas suffisamment justice à son véritable auteur, qui est M. de Monzie. Si son nom ne figure pas

sur le texte officiel du projet de loi, cela tient uniquement à ce que, les Sous-Secrétaires d'État n'ayant pas la signature, le projet dut être signé par le Ministre dont dépendait le Sous-Secrétariat de la Marine Marchande, c'est-à-dire le Ministre des Travaux Publics. Mais il nous semble qu'il serait juste de le désigner sous le nom de Projet de loi Clémentel-de Monzie, ce qui le distinguerait suffisamment de la proposition de loi de Monzie, de 1913 (1).

---

(1) Voici le texte de ce projet de loi :

Article 1er. — Est nulle et de nul effet la clause de connaissement ou titre quelconque de transport maritime ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur à sa responsabilité de droit commun, de renverser le fardeau de la preuve, de déroger à l'article 229 du Code de commerce ou à la législation sur l'arrimage ou d'attribuer compétence à un tribunal étranger.

Toutefois, l'armateur peut s'exonérer des fautes nautiques du capitaine, du pilote et de l'équipage.

Article 2. — Les clauses « que dit être », « poids, qualité et contenu inconnus » et toutes autres équivalentes ont pour effet exclusif de mettre la preuve des manquants à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire.

Article 3. — La responsabilité de l'armateur et du capitaine est limitée à 2.500 francs par colis lorsqu'aucune déclaration de valeur ne figure au connaissement. Toute clause limitant ladite responsabilité à une somme inférieure est nulle et de nul effet.

Article 4. — Les dispositions ci-dessus s'appliquent à tout transport de marchandises à destination ou en provenance des ports de France et des Colonies, et ce, alors même que le connaissement ou le titre de transport est créé à l'étranger entre étrangers ou que les parties stipulent que le contrat de transport sera régi par une loi étrangère ; toute stipulation de ce genre est nulle et de nul effet.

Article 5. — L'insertion de clauses non conformes aux dispositions ci-dessus dans un connaissement ou titre quelconque de transport, créé en France, sera punie d'une amende de 2.000 francs dont le capitaine, l'armateur, le propriétaire du navire, le courtier maritime, le consignataire et l'agent du navire seront tous conjointement et solidairement responsables. Les Administrations de la Douane et de l'Enregistrement auront qualité pour poursuivre le recouvrement de ladite amende.

Article 6. — Les chartes-parties s'appliquant à la moitié

Tel était l'état de la question en France, au moment où s'ouvrait le Congrès de la Haye, à la fin du mois d'août 1921.

II

LA CONFÉRENCE DE LA HAYE. — LES RAISONS DU SUCCÈS.

Une des raisons du succès de la Conférence de La Haye, au cours de laquelle le Comité de Droit Maritime de l'Association de Droit International réussit à élaborer, rédiger et adopter à l'unanimité des Règles de La Haye 1921, tient à l'excellente préparation préliminaire qui fut faite à Londres, au printemps 1921.

On peut affirmer, sans craindre de se tromper, que la Conférence de La Haye a démontré, sur une échelle plus restreinte, cette vérité que devait mettre en lumière la Conférence de Washington, sur un terrain plus vaste, savoir que les grandes Conférences internationales, pour aboutir à des résultats pratiques, doivent être soigneusement préparées au préalable par des Commissions techniques.

Au cours du printemps de 1921, le Comité de Droit Maritime, sous la direction de son éminent président, Sir Henry Duke, et sous l'active impulsion de son dévoué secrétaire, le Dr W. R. Bisschop, organisa une série de réunions préparatoires, au cours desquelles des projets furent élaborés. On trouvera l'historique de ces travaux dans le compte rendu sténographique de la Conférence de La Haye, Assemblée préliminaire, ce Rec., XXXIII, p. 504 et suivantes.

Les représentants des intérêts opposés, chargeurs et armateurs, ne se contentèrent pas de conférer par grou-

---

au moins du chargement ne sont pas soumises aux dispositions ci-dessus.

Article 7. — Sera puni des peines portées à l'article 405 du Code pénal, quiconque, par déclaration faite de mauvaise foi et insérée au connaissement, aura trompé ou tenté de tromper l'armateur ou ses préposés sur la nature, la valeur ou la quantité des marchandises embarquées ; la loi du 26 mars 1891, modifiée par la loi du 28 juin 1904, est applicable au présent délit.

pes séparés ; il y eut de plus de nombreuses consultations, tout au moins officieuses, entre les représentants des deux groupes, ce qui fut d'un puissant secours pour préparer une entente.

C'est grâce à ces consultations préalables que les représentants des chargeurs, c'est-à-dire les délégués des Chambres de commerce anglaises, arrivèrent à La Haye avec un projet de Code tout prêt et tout imprimé et que, d'autre part, Sir Norman Hill put présenter les amendements des armateurs à ce projet sous forme d'un autre texte imprimé, dans lequel les additions ou suppressions étaient marquées en rouge. Le travail du Comité fut ainsi considérablement facilité au point de vue matériel.

D'autre part, grâce à ces travaux préalables, toute une série de difficultés de détail se trouvaient éliminées et la discussion put se concentrer sur les questions principales.

Une autre raison du succès tient à ce que tous les intérêts en cause étaient fort bien représentés, tout au moins du côté britannique ; car, du côté continental et américain, il y avait à déplorer de nombreuses absences. On trouvera la liste des membres du Comité qui ont pris part à l'Assemblée préliminaire dans ce Recueil, XXXIII, p. 502.

Qu'il nous suffise de remarquer que les armateurs britanniques avaient délégué Sir Norman Hill, qui fut leur porte-parole, le Président et le Directeur de la Chamber of Shipping, Sir William Noble et Mr. Cleminson, les Directeurs de presque tous les Clubs de Protection et d'Indemnité et plusieurs armateurs importants particulièrement au courant de ces questions.

Les assureurs maritimes avaient envoyé le Président du Lloyd's, Mr. Sidney Boulton, et son collègue, Mr. Dumas, ainsi que Mr. Rudolf, bien connu pour ses travaux sur les clauses des connaissements et qui représentait à la fois les assureurs de Liverpool et diverses Chambres de commerce.

L'Association des Banquiers anglais s'était fait représenter par Sir James Hopes Simpson et Mr. W. W. Paine, dont les nombreuses et très intéressantes interventions aux débats furent des plus utiles ; on eut bien souvent l'occasion de remarquer combien il était heureux que, pour la première fois, les banquiers soient représentés dans une discussion de ce genre.

Les Chambres de commerce Britanniques avaient délégué des représentants qui soutinrent avec beaucoup de compétence le point de vue des chargeurs.

Enfin, le Comité eut l'avantage d'avoir la collaboration de juristes éminents dont le nom fait autorité en matière de droit maritime, tels que Lord Phillimore, et, du côté continental, M. Louis Franck et M. Paul Govare.

Nous disions que si tous les intérêts étaient très complètement représentés au point de vue britannique, il n'en fut pas de même pour le Continent et l'Amérique.

En ce qui concerne les Etats-Unis, notamment, on pouvait déplorer l'absence de tout représentant américain. Pour le Continent, les intérêts des armateurs français furent admirablement défendus par M. Paul de Rousiers, Secrétaire Général du Comité Central des Armateurs de France, et par M. René Verneaux, Chef du Contentieux des Messageries Maritimes ; il suffit de se reporter au compte rendu sténographique pour se rendre compte de l'intérêt des nombreuses interventions de M. de Rousiers en faveur de la thèse des armateurs français. En revanche, les assureurs maritimes et les chargeurs, c'est-à-dire les Chambres de commerce, avaient complètement négligé d'envoyer des délégués.

Pour la Belgique, M. Charles Le Jeune, Vice-Président du Comité Maritime International, pouvait parler avec une autorité toute particulière, mais, là encore, on n'avait pas de représentants séparés des divers intérêts en présence.

La Hollande et les Pays Scandinaves avaient envoyé des délégations assez importantes et dont les membres prirent une part active aux travaux du Comité, comme M. Knottenbelt et le Dr Van Slooten, pour la Hollande, et M. Bagge, pour les Pays Scandinaves.

L'Italie n'avait envoyé personne. L'Espagne était représentée par M. Solé de Sojo, Professeur de Droit Maritime et avocat à Barcelone, et la Grèce par M. Séferiadès, professeur de Droit à l'Université d'Athènes.

Le point de vue de l'Australie fut exposé par l'Honorable John McEwan Hunter et l'Honorable A. H. Ashbolt.

Ajoutons enfin que, si bien préparés qu'aient été les travaux de la Conférence, si représentatifs des intérêts en

cause qu'aient été les membres qui la composaient, elle n'eût certainement pas abouti au succès complet qui couronna ses travaux si elle n'avait pas eu l'heur de posséder un président qui sût diriger ses débats de façon parfaite et un secrétaire qui l'anima d'un bout à l'autre de son activité réalisatrice.

Quél que soit l'hommage que l'on rende au rôle joué par Sir Henry Duke et le Dr W. R. Bisschop à la Conférence de La Haye, on restera toujours en deçà de la vérité.

Sir Henry Duke sut tout d'abord organiser de façon parfaite la conduite des débats, ainsi que le montre l'Assemblée préliminaire au cours de laquelle tout le programme des travaux fut discuté et arrêté. Il sut canaliser la discussion et la maintenir dans les limites voulues pour que, dans le court espace de temps dévolu aux séances du Comité, ces questions si complexes puissent toutes être examinées ; cependant, pas un membre du Congrès ne put se plaindre que la parole lui ait été refusée ou qu'il n'ait pas été à même d'exposer son point de vue comme il l'aurait voulu. On a souvent vanté l'art de se taire ; il est un art bien plus difficile à pratiquer et bien plus utile : celui de savoir faire taire les autres. Conduire une discussion de façon telle que ceux qui n'ont pas à prendre nécessairement la parole ne la prennent pas, sans cependant qu'ils aient le sentiment qu'ils ont été frustrés du droit de parler, est le summum de l'art en matière de présidence.

D'autre part, Sir Henry Duke, en résumant, au moment opportun, le point en discussion, en posant, au moment précis où le débat s'embrouillait, une question qui l'éclairait, en proposant telle ou telle solution transactionnelle, aida considérablement à la réalisation de l'entente. Il fut un point dans le débat où son intervention fut décisive, c'est au moment où le vaisseau des Règles de La Haye risquait de se briser sur l'écueil de la clause de limitation de responsabilité. Il sauva la situation en indiquant, avec sa grande autorité, laquelle des solutions en présence lui paraissait préférable ; et les représentants des armateurs de s'incliner et d'accepter la directive du Président.

Ceux-là seuls qui ont fait partie du Petit Comité Exécutif chargé d'opérer la conciliation entre les thèses en présence sur la question de principe et du Comité de Rédaction

savent la part prépondérante jouée par Sir Henry Duke dans l'un et l'autre de ces Comités dont il était d'office président.

Nous sommes sûrs que pas un membre de la Conférence ne nous démentira lorsque nous dirons que le Dr W. R. Bisschop, l'actif secrétaire du Comité de Droit Maritime, fut la cheville ouvrière, l'âme agissante du Comité de Droit Maritime.

Tous ceux qui s'intéressent aux Règles de La Haye lui doivent une infinie reconnaissance pour tout ce qu'il a fait avant, pendant et après la Conférence ; il a montré qu'il possède au suprême degré cette qualité qui est essentiellement celle des hommes des réalisations : la foi agissante.

On nous en voudrait de ne pas faire une mention spéciale d'un homme qui, quoique n'appartenant pas au bureau du Comité, comme Sir Henry Duke et le Dr W. R. Bisschop, a joué un rôle prépondérant et auquel une bonne part du succès obtenu est dû, nous voulons parler de Sir Norman Hill, qui exposa et défendit le point de vue des armateurs britanniques. Ce n'est pas seulement par les qualités d'orateur et de juriste en même temps que d'homme pratique dont il fit preuve au cours des débats que Sir Norman Hill a droit à être compté parmi ceux qui contribuèrent tout spécialement au succès de la Conférence, c'est surtout par sa hauteur de vue, par la sincérité avec laquelle il rechercha la solution transactionnelle, par l'esprit large et généreux dont il fit preuve en acceptant, au nom des armateurs, des textes qui privaient ceux-ci de telle ou telle clause d'exonération importante. Loin d'essayer de « finasser », si l'on nous passe cette expression, loin de tenter de reprendre d'une main ce qu'il donnait de l'autre, loin de chercher le salut dans des textes volontairement embrouillés, il donna nettement l'impression à tous qu'il voulait aboutir à une transaction réelle, nette, et dans laquelle les armateurs sacrifiaient une partie importante de leurs droits.

La valeur des concessions qu'il fit en leur nom ne fut d'ailleurs que mieux mise en lumière par la magistrale façon dont il exposa, dans la première séance, le point de

vue intégral des armateurs, c'est-à-dire la liberté absolue de contrat.

Enfin, il faut rendre cette justice aux armateurs britanniques qu'ils surent, dans ces séances du Congrès de La Haye, faire leur nuit du 4 août ; car les concessions que faisait Sir Norman Hill, il ne les faisait qu'après avoir dûment consulté ses mandants ; et ce fut vraiment un spectacle digne d'admiration que de voir ces hommes éminents, qui représentaient toutes les branches de l'armement britannique, voter, comme un seul homme, les textes par lesquels la plupart des réformes réclamées par les chargeurs se trouvaient consacrées.

III

LA CONFÉRENCE DE LA HAYE. — LA QUESTION DE PRINCIPE.

L'Assemblée préliminaire ayant été consacrée à l'organisation pratique des travaux de la Conférence, la première séance, celle du mardi 30 août, fut entièrement occupée par la discussion de la question de principe. On pourrait la formuler ainsi :

Faut-il respecter la liberté absolue des contrats, c'est-à-dire s'en tenir au *statu quo* en matière de connaissements ? Faut-il, au contraire, limiter les clauses par intervention législative, ou, enfin, peut-on adopter une solution transactionnelle, c'est-à-dire une limitation volontaire par entente entre les intéressés ?

Les représentants des chargeurs ouvrirent le feu par la voix de leur principal délégué, Mr. McConechy ; il suffit de se rapporter au compte rendu sténographique pour voir que, si Sir Norman Hill défendit la thèse de la liberté absolue des contrats, Mr. McConechy ne proposa pas l'intervention législative de façon nette et sans réserves.

Voici d'ailleurs le texte de la résolution qu'il soumit à la Conférence :

> Nous suggérons : 1° Qu'il est désirable, dans l'intérêt des relations commerciales, que les droits et obligations des propriétaires de marchandises et des arma-

teurs, résultant de tout contrat pour le transport de marchandises par mer, soient définis de la manière prévue dans le projet de Règles internationales présentement soumis à cette Conférence, avec tels amendements et modifications (s'il y en a) qui pourront être agréés ;

2° Qu'il soit donné effet à la résolution n° 1, soit par voie d'accord, obligatoire pour tous les propriétaires de marchandises et armateurs des divers pays représentés à cette Conférence, soit, dans le cas où et dans la mesure où on n'arriverait pas à un accord, par une législation uniforme dans les divers pays ;

3° Que partout où une législation spéciale sur ledit sujet existe déjà ou est en voie de préparation, il est désirable, pour la sauvegarde de l'uniformité, que cette législation soit mise en harmonie avec le projet de Règles internationales dont il est question dans la résolution n° 1 ;

4° Que la Commission Exécutive de notre Association soit et demeure présentement requise et autorisée à prendre toutes mesures qui peuvent être nécessaires et désirables pour donner effet aux résolutions qui précèdent.

Cette résolution était accompagnée du projet de Code soumis par les chargeurs.

Ainsi qu'on le voit, le texte de la résolution demande qu'il soit procédé soit par voie d'accord obligatoire pour tous, soit, si l'on n'arrive pas à un accord, par une législation uniforme dans tous les pays.

Ce fut, d'ailleurs, le sens des observations de Mr. McConechy, qui furent appuyées par un très intéressant discours de M. Rudolf.

Sir Norman Hill défendit ensuite la thèse de la liberté des contrats et son discours, qu'on trouvera aux pages 534 à 546 du compte rendu sténographique (ce Rec., XXXIII, p. 502 et suiv.), constitue le plus parfait exposé du point de vue des armateurs. Signalons la grande habileté qui a consisté à présenter la thèse des partisans de l'intervention législative sous le nom de « contrôle de l'Etat ». Depuis les expériences de la guerre et de la période d'après-guerre, il n'y a rien de plus impopulaire en Angleterre et ailleurs que le « contrôle de l'État » en matière commerciale ou maritime. La doctrine de l'Étatisme a reçu un coup mortel du fait même que l'expérience pratique en a été faite sur

une grande échelle par suite des nécessités imposées par la guerre aux États belligérants. Représenter l'intervention du législateur en cette matière comme le « contrôle de l'État », c'est, par là-même, la rendre souverainement impopulaire.

De nombreux orateurs firent d'ailleurs remarquer, par la suite, qu'il ne s'agissait pas d'établir le contrôle de l'État, car personne ne demandait que l'État devînt armateur ou fabriquât des connaissements, et qu'il fallait soigneusement distinguer l'intervention législative et le contrôle de l'État.

La première, c'est toute loi par laquelle le Parlement pose certaines règles pour régir telle matière spéciale du droit maritime ou commercial ; par exemple, le Marine Insurance Act de 1906 constitue une intervention législative, mais non un contrôle de l'État ; la seconde, c'est l'État se substituant aux particuliers pour faire du commerce, pour posséder des bateaux, assurer les risques de guerre ou importer du blé, ce qui est quelque chose de bien différent.

Sir Norman Hill établit, tout d'abord, que les clauses des connaissements n'ont rien de contraire à l'ordre public ; il montra ensuite que la liberté des contrats existe en fait et fit valoir, à cet égard, deux arguments de valeur inégale : Le premier, consistant à arguer de la baisse des frets, n'est pas convaincant à notre avis ; de ce que, dans la lutte entre armateurs et chargeurs au sujet des taux de fret, ces derniers commandent le marché du fret sept années sur dix, il ne s'ensuit pas que les chargeurs commandent aussi les conditions du contrat de transport. Les armateurs, qui se font concurrence sur les taux de fret, s'abstiennent scrupuleusement de se faire concurrence en offrant des clauses de connaissements plus favorables. On ne peut, certes pas, leur faire grief de cette solidarité ; mais, elle existe, en fait, et par là-même, elle diminue la portée de l'argument de Sir Norman Hill.

Le deuxième argument est bien meilleur, savoir que si les armateurs se sont entendus pour poser certaines conditions dans les connaissements, rien n'empêche les autres intéressés, chargeurs, assureurs et banquiers, de s'entendre de même et d'imposer, à leur tour, leurs conditions ; c'est, à notre avis, le centre de la question en même temps que la voie vers la solution.

Sir Norman Hill fit ensuite un très intéressant historique de l'introduction de la clause de négligence dans les connaissements, introduction rendue nécessaire par les décisions des cours anglaises, qui posèrent le principe que les pertes ou avaries de la cargaison causées par un abordage ou un échouement n'étaient pas une fortune de mer dont l'armateur était exonéré, si la collision ou l'échouement était dû à la faute du capitaine. Jusqu'à ces décisions, les armateurs avaient cru de bonne foi qu'un abordage ou un échouement devaient toujours être considérés comme une fortune de mer et qu'ils étaient exonérés de toutes leurs conséquences aux termes mêmes du droit commun. Ces décisions de jurisprudence les obligèrent à introduire la clause d'exonération des fautes nautiques du capitaine et peu à peu les autres clauses suivirent.

Remarquons, à cet égard, qu'il est en effet bien difficile de résister à la tentation d'étendre le nombre et la portée des clauses des connaissements lorsqu'une seule des parties, en l'espèce, l'armateur, rédige le contrat et que rien ne s'oppose à ce qu'il étende et perfectionne sans cesse les clauses qui lui sont favorables.

Mais, pour être juste, reconnaissons avec Sir Norman Hill que l'augmentation du tonnage des navires, la variété sans cesse croissante des cargaisons et surtout l'extension et la complication des opérations que l'armateur fut amené à entreprendre, contribuèrent pour beaucoup au développement des clauses des connaissements.

Sir Norman Hill tira ensuite argument, avec beaucoup d'habileté, de ce que les adversaires des clauses des connaissements admettent tous aujourd'hui l'exonération des fautes nautiques et il en conclut que, s'il n'est pas contraire au droit ou à la morale de s'exonérer des fautes nautiques, il n'y a pas de raisons pour que l'exonération des fautes commerciales soit considérée comme immorale.

Enfin, il prit texte d'une résolution votée précisément par les Banquiers et les Chambres de commerce du Royaume-Uni et dans laquelle il est demandé que « toute « ingérence dans notre commerce de la part du Parle- « ment ou de l'Administration soit immédiatement arrê- « tée ». Et il conclut, pour employer ses propres expressions, par un « non » énergique, si la question est posée au point de vue de l'intervention législative.

Mais, après ce grand exposé de principe, il montra que les armateurs n'avaient nullement l'intention de repousser de parti pris toute solution transactionnelle. « Si tous les « intérêts sur cargaison, dit-il, sont réellement d'accord « que l'adoption d'un Code de Règles comme celui qui est « proposé facilitera et favorisera le commerce d'outre-« mer, les armateurs (je ne parle qu'au nom des armateurs « anglais, ici, mais j'espère et je crois qu'il en serait de « même de tous les armateurs en général) s'efforceront « d'aller au-devant de leurs désirs et de leur donner « satisfaction et, dans cette tâche, je suis convaincu que « l'Association de Droit International peut jouer un rôle « important. Elle peut maintenir la balance égale entre « les parties en discussion et elle peut s'assurer que les « conditions sur lesquelles on se mettra d'accord seront « exprimées avec assez de clarté et de précision pour ren-« dre inutile tout nouveau recours au législateur d'une « nation quelconque ».

Il termina par une déclaration passionnée et éloquente contre les résolutions n°s 1 et 2 présentées par M. McConechy, c'est-à-dire contre la menace de l'intervention législative dans le cas où l'accord n'aurait pas lieu.

« Ce serait, dit-il, un pistolet braqué sur nous. Si vous « ne consentez pas, eh bien, on va vous donner l'ordre ; « et cela signifie que l'Association de Droit International « est d'avis qu'en matière de justice stricte, il faut donner « des ordres aux armateurs. Eh bien, nous n'y consenti-« rons jamais. »

Il indiqua enfin que les résolutions qu'il pourrait présenter commenceraient de cette façon : « Les intérêts du « commerce et du trafic sont le mieux servis par une entière « liberté de contrat, non entravée par un contrôle de « l'État », et qu'il proposerait de substituer à la résolution n° 2 une résolution dans le genre de celle-ci : « Que l'Asso-« ciation est d'avis que le commerce et le trafic interna-« tionaux d'outre-mer seront favorisés et les discussions « évitées, ou la solution de celles-ci rendue plus aisée, si « les droits et obligations des propriétaires de cargaison « et des armateurs étaient définis de la manière prévue « dans les Règles qui ont été approuvées par cette Confé-« rence comme justes et équitables entre tous les intérêts « en jeu. »

Mais, dit-il, cette deuxième résolution ne peut être proposée sans savoir quelles sont les Règles que l'on adopterait comme bases.

Après une intervention de M. Mein, qui, parlant au nom des armateurs de la côte Nord-Est de l'Angleterre, appuya le point de vue développé par Sir Norman Hill, Mr. W. W. Paine développa la thèse des banquiers.

Il faut lire son discours qu'on trouvera à la page 531 du compte rendu sténographique, comme, d'ailleurs, celui non moins intéressant qu'il fit, par la suite, sur la question du connaissement « reçu pour embarquement ».

Mr. W. W. Paine appuya la thèse des chargeurs, mais en se plaçant surtout au point de vue de la simplification et de l'uniformité des connaissements ; les grandes Banques ont à manipuler chaque jour des centaines de connaissements et, à l'heure actuelle, il leur est matériellement impossible de savoir ce que contient chacun de ces connaissements.

« Tous, dit M. Paine, vous savez comment est fait un « connaissement : il y a dedans un certain nombre de clau- « ses imprimées en petits caractères et l'inconvénient du « connaissement est que, d'ordinaire, le venin se trouve « dans la queue. Avant d'avoir lu un connaissement du « commencement à la fin, vous ne savez jamais ce qu'il peut « contenir. »

Il s'attacha ensuite à montrer qu'il n'y avait pas liberté de contrat, les armateurs introduisant une clause nouvelle dans leur connaissement chaque fois qu'une décision judiciaire intervenait contre eux, et, d'autre part, il montra qu'il n'était pas question d'établir un contrôle de l'État.

« A mon avis, conclut-il dans une très heureuse formule, « tout ce qu'on demande à l'armateur, c'est d'élaguer les « broussailles qui ont poussé autour du tronc du con- « trat de transport de marchandises par mer, et, en faisant « cet élaguage, il simplifiera le commerce du monde, il « simplifiera la position des propriétaires de cargaison et, certainement, simplifiera la position des banquiers, et, « à mon avis, se procurera un bienfait infini. »

Le Président, qui avait déterminé, par avance, les orateurs auxquels il ferait successivement appel pour expo-

ser les divers points de vue, nous ayant ensuite donné la parole, nous fîmes un bref exposé de l'évolution de la réforme des clauses des connaissements en France, dans ces dernières années, et, après avoir montré, comme l'avait déjà fait M. W. W. Paine, que la question ne se posait pas entre la liberté des contrats et le contrôle de l'État, parce que la liberté des contrats n'existe plus en matière de connaissement et que personne ne réclamait le contrôle de l'État, nous proposâmes la solution transactionnelle qui est celle dont nous nous sommes toujours fait l'avocat dans nos articles du *Sémaphore* et notre rapport à la Conférence de Paris de 1912 ; pour bien montrer que la solution que nous proposions ainsi était la même que celle que nous proposions déjà en 1912, nous citâmes un passage de ce rapport. Nous nous excusons de le citer à nouveau ici, puisqu'il est entendu qu'on ne doit pas se citer soi-même ; mais il résume ce qui, à notre avis, est le nœud de la question des clauses des connaissements.

« La liberté des conventions existait autrefois, au temps « des petits voiliers, où le chargeur discutait librement les « termes de sa charte-partie avec l'armateur ; elle n'existe « plus aujourd'hui où le connaissement est imposé par « l'armateur au chargeur, sans que celui-ci puisse y rien « changer. Prétendre rétablir cette liberté des conventions « par une loi la limitant, c'est faire un pas en arrière, « c'est aller au rebours du progrès économique. Il faut, « au contraire, faire un pas en avant, et, dépassant l'étape « actuelle, restaurer cette liberté par l'emploi des mêmes « moyens qui ont servi à la détruire.

« En effet, l'union et la cohésion des efforts, qui ont « assuré la victoire des armateurs, ne sont pas choses mau- « vaises en elles-mêmes ; tout le progrès commercial mo- « derne tend au groupement des intéressés en syndicats et « en associations. Mais pendant que les armateurs avan- « çaient, les chargeurs restaient stationnaires ; pendant « que les uns se groupaient, les autres restaient dissémi- « nés ; alors que les armateurs arrivaient à une synthèse de « forces, les chargeurs restaient encore dans la période « d'analyse ; dès lors, l'équilibre était rompu.

« Il faut donc que les chargeurs emploient les mêmes « moyens et qu'au groupement des armateurs, ils oppo-

« sent des groupements assez puissants pour pouvoir négo-
« cier les termes du contrat de transport. Il ne peut plus
« être question de discuter chaque connaissement en parti-
« culier ; ici encore, le progrès moderne tend de plus en
« plus à l'établissement de contrats-types pour toutes les
« branches du commerce. Il faut donc établir des connais-
« sements-types, dont les termes seront discutés et défi-
« nitivement arrêtés entre les délégués des armateurs et
« ceux des divers groupements de chargeurs. Au cours des
« réunions contradictoires qui auront lieu entre ces délé-
« gués, on verra quelles sont les clauses qui peuvent sub-
« sister, celles qu'il faut élaguer, celles auxquelles il
« suffit d'apporter des tempéraments ou qu'il convient de
« soumettre à certaines conditions. »

C'est cette même solution transactionnelle que nous proposâmes à la Conférence et les marques d'approbation dont Sir Norman Hill ponctua notre lecture montrent bien le caractère transactionnel et impartial de notre point de vue qui n'est pas plus en faveur des chargeurs qu'en faveur des armateurs.

Nous indiquâmes que l'intervention législative ne pouvait se justifier que si tout accord était rendu impossible par l'une des parties et nous terminâmes en concluant :

« C'est pourquoi je pense que la réponse à la question
« générale de principe doit être que les difficultés soient
« solutionnées par des règles que l'on pourrait appeler « Rè-
« gles de La Haye, 1921 » ou de tout autre nom dont vous
« pourriez décider, Règles dont les armateurs diront :
« Nous sommes prêts à les admettre sur chacun de nos
« connaissements », et, au cas seulement où cela serait
« impossible, par une législation uniforme ».

L'Honorable John McEwan Hunter, parlant au nom de l'Australie, demanda à ce que la question soit réglée par une loi, l'accord entre armateurs et chargeurs étant insuffisant. M. Bagge fit connaître que, dans les pays Scandinaves, Suède, Norvège, Danemark, Finlande, la question était à l'étude et qu'il n'y aurait probablement pas d'opposition bien marquée à ce qu'une loi intervienne. Il se prononça en faveur de l'avis émis par Mr. W. W. Paine.

M. Albert Le Jeune, représentant la Belgique ainsi que le Comité Maritime International, dont il est Vice-Président, appuya la solution transactionnelle et conclut ainsi :

« En conséquence, j'appuie la proposition de M. Dor et « j'insiste sur ce fait qu'il n'est pas désirable que ces ques- « tions soient réglées, pour le moment du moins, par le « moyen d'une législation, c'est-à-dire au moyen d'une « intervention des Gouvernements. »

M. de Rousiers, au nom des armateurs français, présenta de façon très prenante certains arguments des armateurs et insista sur l'option qui avait été donnée aux chargeurs par le connaissement rose et dont ils n'avaient pas profité.

Enfin, après d'intéressantes observations de Mr. Barton Kent, représentant la Fédération des Industriels Britanniques, de M. Knottenbelt, parlant au nom de l'Association des Armateurs Hollandais, et de l'Honorable A. H. Ashbolt, pour les chargeurs australiens, il fut décidé, sur la proposition du Dr Bisschop, de ne pas voter immédiatement sur la question de principe et de charger un petit Comité très restreint d'examiner avec le Président une formule d'entente entre les thèses opposées, qui pourrait être proposée à la prochaine séance du Comité (1).

Ainsi que les faits l'ont démontré, c'était une très heureuse procédure. Ce petit Comité reconnut qu'il était désirable d'arriver à une entente sur un texte de Règles qui pourrait être accepté par les armateurs et par les chargeurs, mais qu'on ne pouvait voter sur la question de principe avant d'avoir discuté les Règles dans leurs détails.

Il fut donc très sagement décidé de ne pas émettre le lendemain un vote formel par lequel le Comité de Droit Maritime se prononcerait entre les trois solutions : liberté des contrats, intervention législative ou solution transac-

(1) Ce Comité, dont les membres furent désignés par le Président, était ainsi composé :

Sir Henry Duke, Dr W. R. Bisschop, Sir Norman Hill, MM. Mein, McConechy, Rudolf et Paine, Sir James Hope Simpson, MM. Léopold Dor, Knottenbelt et Sidney Boulton.

tionnelle, et, dès la seconde séance du Comité de Droit Maritime, on se mit à examiner le texte même des Règles.

Toutefois, il ne faudrait pas en conclure qu'aucune décision ne fut prise sur la question de principe. Nous avons entendu émettre cette opinion et nous croyons qu'il est bon de remettre les choses au point.

En effet, la décision de principe fut prise à la fin de la Conférence, lorsque le texte complet des Règles fut adopté ; on trouve cette décision de principe dans les Résolutions qui précèdent le texte des Règles et qui furent votées à l'unanimité par le Comité de Droit Maritime, d'abord, par la Conférence de La Haye tout entière ensuite.

La résolution n° 1 dit, en effet :

> Que suivant l'opinion de cette Association, le trafic et le négoce maritimes internationaux seront développés, et que des différends seront évités ou leur règlement facilité, si les droits et responsabilités des propriétaires de marchandises et des propriétaires de navires sont à bref délai respectivement définis par des Règles d'un caractère net et équitable régissant les connaissements, et qui seraient universellement appliquées.

C'est donc là une réponse bien nette à la question de principe qui avait été posée au commencement des débats entre les trois solutions : liberté des contrats, intervention législative et solution transactionnelle.

La Conférence de La Haye a unanimement adopté la troisième.

IV

LA CONFÉRENCE DE LA HAYE. — LES PRINCIPALES QUESTIONS DE DÉTAIL.

Il ne peut être question d'analyser ici, dans leurs détails, les discussions qui s'engagèrent sur chaque point des textes ; ce serait à la fois sortir du cadre de cette étude et faire double emploi avec le compte rendu sténographique qu'on trouvera, par ailleurs, dans ce Recueil.

Nous nous proposons donc seulement d'indiquer les points

saillants des Règles de La Haye et de la discussion d'où elles sont sorties, points que l'on peut résumer ainsi :

Les Règles de La Haye limitent l'obligation de l'armateur au sujet de la navigabilité à la « due diligence ». Elles reconnaissent l'exonération des fautes nautiques, y compris celles de *management*, et écartent l'exonération des fautes commerciales. Elles interdisent les clauses relatives à la non-responsabilité des marques et numéros et celles du genre de « que dit être », « poids inconnu », etc., sauf, dans ce dernier cas, pour les chargements en vrac. Elles instituent une prescription spéciale d'un an, différant de notre prescription française de l'article 435. Elles ne permettent pas à l'armateur de limiter sa responsabilité à moins de £ : 100 par colis. Enfin, tout au moins dans les résolutions qui les précèdent, elles recommandent l'emploi des connaissements « reçu pour embarquement » toutes les fois que cela est nécessaire.

Ce sont ces différents points que nous allons très rapidement passer en revue.

A. — *Navigabilité et due diligence.*

Nous ne nous arrêterons pas aux définitions de l'article I. C'est la méthode chère aux législateurs anglais que de commencer une loi en définissant tous les mots que l'on compte employer. Il est certaine loi anglaise dans laquelle on trouve ainsi plusieurs pages de définitions ; on y éprouve le besoin de dire que lorsqu'on parle d'un homme, dans un texte, cela s'applique aussi bien à une femme qu'à un homme, que lorsqu'on parle d'une personne, cela s'applique aux « personnes », etc. En tout cas, si ces définitions ne servent pas à grand'chose, elles ne font de mal à personne.

Les obligations de l'armateur, au sujet de la mise en état de navigabilité du navire, sont définies de façon très précise et complète dans le paragraphe 1 de l'article III. C'est une excellente chose qu'il soit précisé que l'armateur est tenu non seulement de mettre le navire en état de navigabilité, mais de l'armer, équiper, et approvisionner conve-

nablement et d'approprier les cales à la réception des marchandises qu'elles doivent recevoir.

Sans doute, ces diverses obligations résultent du droit commun et ont été sanctionnées par la jurisprudence, mais il est excellent qu'elles soient ainsi précisées dans un texte qui est à la fois bref et complet.

Le point sur lequel il faut attirer l'attention, c'est que l'armateur est obligé seulement d'exercer une « due diligence » pour cette mise en état de navigabilité.

Il y a là une concession importante en faveur des armateurs, car, au point de vue du droit français, l'obligation qui pèse sur l'armateur de fournir au départ un navire en bon état de navigabilité est une obligation absolue. Il ne suffit pas à l'armateur de prouver qu'il a fait tout son possible pour que le navire soit en bon état, il faut encore que le navire soit, en fait, en bon état.

Nous nous empressons d'ajouter que cette concession est pleinement justifiée, car, avec la complication que présente un navire moderne, il est impossible, pour un armateur, si diligent soit-il, de s'assurer que tout soit parfait jusque dans les moindres détails.

B. — *Fautes nautiques et fautes commerciales.*

Les Règles, et c'est là leur point essentiel, admettent l'exonération des fautes du capitaine et de l'équipage dans la navigation et le *management* du navire, mais consacrent de façon très précise sa responsabilité pour ce qu'on a l'habitude d'appeler, en droit français, les fautes commerciales des préposés de l'armateur.

Là encore, et c'est peut-être le point le plus remarquable de toute cette Conférence, aucune discussion ; les représentants des armateurs ont accepté sans tergiversations aucunes ce principe qui est la clef de voûte de toute la réforme des clauses des connaissements ; ils ont, ainsi, démontré la sincérité parfaite avec laquelle ils prenaient part à ces discussions.

Il importe de bien marquer que les armateurs n'ont nullement essayé de se ménager des portes de sortie, de préparer des discussions possibles en proposant des textes embrouillés et compliqués à plaisir. Le texte est précis ;

les armateurs ne cherchent nullement, comme ce fut le cas dans pas mal de tentatives antérieures de conciliation, à reprendre d'une main ce qu'ils donnent de l'autre. Ici, pas d'erreur possible ; la concession capitale, sans laquelle aucune entente ne serait possible, est faite par les armateurs de la façon la plus large et la plus généreuse.

Remarquons aussi que les Règles, à l'inverse de certaines législations ou tentatives de législations, n'ont pas un caractère négatif, ne se bornent pas à interdire certaines clauses. Elles constituent un contrat complet et définissent aussi bien les droits des armateurs que leurs obligations. Et c'est un très réel progrès, car cela permet cette simplification du connaissement, sur laquelle les représentants des banquiers ont tant insisté, et qu'il est très désirable de réaliser.

En dehors des fautes du capitaine et de l'équipage dans la navigation et le *management* du navire, nous trouvons une longue liste de faits dont l'armateur n'est pas responsable. En réalité, ils se trouvent tous contenus et résumés dans le dernier paragraphe et l'on peut même dire que ce sont là des causes de pertes ou d'avaries dont l'armateur est exonéré aux termes du droit commun et qu'il n'était nullement besoin d'énumérer. Il est certain, par exemple, que l'armateur ne peut être responsable de l'acte de Dieu, des actes ou omissions du chargeur ou propriétaire des marchandises ou des vices d'emballages. Il eût peut-être été préférable, au point de vue de l'élégance juridique, de couper cette longue énumération. On verra par le compte rendu sténographique que les représentants des armateurs ont tenu à la conserver tant pour des raisons sentimentales, parce que c'étaient là de vieilles formules auxquelles ils étaient habitués de tout temps, que par ce besoin qu'ont les Anglo-Saxons, toutes les fois qu'ils légifèrent, d'énumérer longuement.

En réalité, énumérer est un véritable danger pour celui même qui fait l'énumération, car, si on s'en tient à une définition générale, qui embrasse tout, ainsi que le font nos Codes français, on a des chances d'y faire rentrer la plupart des cas particuliers ; si, au contraire, on se met à énumérer les cas particuliers, il est inévitable qu'on en oublie un grand nombre.

Il suffit, d'ailleurs, de jeter les yeux sur l'une quelconque des lois modernes anglaises pour voir à quel point ce besoin de tout dire est poussé ; cette méthode aboutit même à faire que l'anglais, langue éminemment claire, brève, précise, se transforme en des phrases amphigouriques et compliquées de quatre ou cinq lignes, dès qu'on se met à légiférer.

Quoi qu'il en soit, cette énumération ne peut faire de mal à personne, car il est bien certain que l'armateur n'est responsable d'aucun des faits qui sont énumérés.

Le seul point sur lequel il pouvait y avoir un doute était celui de la baraterie du capitaine, entendu dans le sens anglais de baraterie criminelle. Ainsi qu'on le verra par le compte rendu sténographique, Sir Norman Hill avait tenu à ce que ce terme soit maintenu dans l'énumération ; mais, au cours des séances du Comité de Rédaction, il l'abandonna, de crainte que certains chargeurs ne voient là un essai de s'exonérer des vols à bord ; il montra par là-même une fois de plus la parfaite sincérité avec laquelle il conduisit toute cette discussion au nom des armateurs.

Un autre point de détail sur lequel il y a lieu d'attirer l'attention, c'est l'exonération du feu ; d'après la législation anglaise, l'armateur n'est pas responsable des conséquences de l'incendie même lorsque cet incendie est dû à la faute de ses préposés. Autrement dit, l'armateur est exonéré, aux termes du droit commun anglais, de toutes les conséquences de l'incendie, que celui-ci soit fortuit ou fautif.

Il est bien certain que les tribunaux qui auront à interpréter les Règles de La Haye n'auront pas à s'en référer au droit anglais, ces Règles ayant un caractère international. Lorsqu'un tribunal anglais aura à se prononcer sur un connaissement dans lequel seront incorporées les Règles de La Haye, il donnera évidemment à l'expression « feu » le sens que la législation et la jurisprudence anglaises lui donnent habituellement. Lorsqu'au contraire, un tribunal français aura à connaître d'un connaissement français dans lequel seront incorporées les Règles de La Haye, il interprétera l'exonération du feu conformément aux principes généraux du droit français.

Quelle que soit, d'ailleurs, la solution que l'on adopte, règles contractuelles ou convention internationale obliga-

toire, on en revient toujours au même point, ainsi que le montrait le Dr Bisschop dans son excellent article sur l'*Accueil fait dans le Royaume-Uni aux Règles de La Haye, 1921* (ce Rec., XXXIII, p. 260), savoir qu'on n'évitera jamais les diversités d'interprétation provenant des tribunaux nationaux ; il y aura diversité d'interprétation que ces tribunaux aient à interpréter une convention internationale ou qu'ils aient à interpréter des Règles internationales volontairement incorporées dans les connaissements.

C. — *Marques et numéros et poids inconnu.*

Les Règles, dans les paragraphes 3 et 4 de l'article III, rendent inopérantes toutes les clauses habituelles relatives aux marques et numéros, que dit être, poids, quantité et qualité inconnus, etc.

Là encore, elles le font non pas de façon négative, en prohibant ces clauses, mais de façon positive, en définissant les obligations du transporteur.

La concession faite ici par les armateurs, spécialement en ce qui concerne la clause « poids inconnu », est considérable ; mais il faut bien préciser que cette concession ne fut pas arrachée par les représentants des chargeurs à ceux des armateurs ; ce sont ces derniers qui ont spontanément et volontairement déclaré qu'ils entendaient être responsables pour le poids, nombre, etc.

On verra qu'il avait été indiqué au cours des débats que le projet de loi Clémentel-de Monzie admettait la clause « poids inconnu » ; sur quoi, Sir Norman Hill fit, au nom des armateurs des lignes régulières, la déclaration suivante, qui est des plus nettes :

« Je tiens à m'expliquer bien clairement. Je pense que « la totalité de ceci va à l'encontre des armateurs et de « leur point de vue ; mais, si les armateurs des lignes « régulières le font, à la demande des intérêts sur cargai- « son, ils veulent le faire de façon large. En ce qui con- « cerne les chargements par colis, les Règles resteraient « dans l'état où elles sont ; si nous signons un connaisse- « ment, c'est pour qu'il soit une preuve *primâ facie* contre « nous des faits, c'est-à-dire que le poids et le nombre sont « tels qu'ils nous sont donnés par le chargeur. Cela, c'est « pour les navires de lignes régulières. »

Une longue discussion s'engagea au sujet des chargements en vrac et ceux-ci furent, avec raison, exceptés de la règle posée au point de vue du poids.

Cette exception est parfaitement justifiée. Il est matériellement impossible pour un capitaine, qui charge des céréales à Galatz et reçoit plusieurs milliers de tonnes pompées dans ses cales par le magasin à silos, de savoir s'il a reçu 4.000 ou 3.900 tonnes ; on lui présente des connaissements pour 4.000 tonnes, et il les signe, mais il n'a aucun moyen de contrôle.

Rendre l'armateur responsable du poids ainsi porté sur le connaissement sans que le chargeur ou le réceptionnaire ait aucune preuve à faire eût été aboutir à une véritable iniquité.

Cette discussion, à laquelle les représentants des « tramps » prirent une grande part, mit en lumière pour la première fois ce fait, que les discussions qui eurent lieu ensuite à Londres au sein de la Chambre de commerce de Londres vinrent préciser et confirmer, savoir qu'il aurait mieux valu laisser certains commerces complètement en dehors des Règles de La Haye:

Il est, en effet, des commerces déterminés, ceux des céréales, des graines oléagineuses, du charbon et des bois, notamment, pour lesquels, depuis longtemps, les représentants des chargeurs et des armateurs se sont mis d'accord sur le texte des chartes-parties-types et des connaissements transactionnels ; les deux parties sont parfaitement satisfaites.

Ainsi que le remarquait un armateur de la côte Nord-Est d'Angleterre, pourquoi intervenir pour changer les conditions de contrat entre deux parties qui sont régies par un contrat-type qui leur donne pleinement satisfaction ?

En réalité, il aurait fallu voir que ces connaissements transactionnels des blés, des arachides ou des charbons ont été les premiers essais et les premières réalisations de la méthode qui aboutit aux Règles de La Haye de 1921, savoir la méthode du connaissement transactionnel, dont les termes sont discutés et établis entre représentants des chargeurs et représentants des armateurs.

On aurait pu, par là-même, laisser en dehors de l'application des Règles de La Haye ces groupes spéciaux qui avaient montré la voie et déjà résolu le problème en ce qui

les concernait. Nous ne voyons d'ailleurs pas pourquoi il ne serait plus temps de faire ainsi. Puisque l'opposition qu'ont rencontrée en Angleterre les Règles de La Haye vient à peu près uniquement de ces groupes spéciaux de chargeurs qui estiment que les Règles leur sont moins favorables que les connaissements transactionnels qu'ils emploient habituellement, pourquoi ne pas décider tout simplement que ces commerces spéciaux continueront à employer leurs connaissements consacrés par l'usage ?

Dira-t-on que cela serait contraire à l'uniformité désirable ? Mais, précisément, l'avantage des Règles de La Haye c'est d'être d'ordre contractuel et, par là-même, d'avoir plus de souplesse qu'une loi ou une convention internationale qui fait passer tout le monde sous sa toise. Il est tout naturel que, là où le chargeur et l'armateur se trouvent d'accord pour ne pas appliquer les Règles de La Haye et pour continuer à se servir de tel ou tel connaissement transactionnel dont ils sont satisfaits, on n'oblige pas les deux parties à appliquer, malgré elles, un contrat dont elles ne veulent pas.

Les armateurs des lignes régulières ne seront nullement lésés du fait que lorsqu'un « tramp » transportera du charbon de Newcastle en Méditerranée, il le fera en appliquant le connaissement habituel des charbons et sans y incorporer les Règles de La Haye. De même, les négociants autres que ceux du commerce du charbon, n'ont rien à y voir ; quant à ces derniers, ils se déclarent satisfaits.

On ne voit pas non plus pourquoi les négociants qui appartiennent à ces commerces spéciaux feraient une guerre acharnée aux Règles de La Haye comme certains l'ont fait à Londres. La solution paraîtrait être qu'ils n'emploient pas, pour leurs commerces spéciaux, ces Règles qui leur déplaisent et qu'ils laissent les autres les employer à leur guise.

D. — *Prescription annale.*

L'article 435 du Code de commerce français établit une double fin de non-recevoir. Le réceptionnaire est déchu de tous ses droits s'il ne proteste pas par acte extra-judiciaire, ou, tout au moins, par lettre recommandée, dans les 24 heures de la réception des marchandises, et, d'autre part,

cette protestation doit être suivie dans le mois d'une citation en justice sous peine de déchéance.

Les Règles de La Haye subtituent à la première déchéance une simple présomption et étendent la limite de la seconde à douze mois. Si le réceptionnaire ne notifie pas par écrit sa réclamation avant l'enlèvement des marchandises, cet enlèvement constitue, sauf preuve contraire, la présomption que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles ont été reçues. D'autre part, un an après la réception, toute action est prescrite.

Cette disposition n'a pas donné lieu à des controverses à La Haye et les représentants des armateurs anglais lui ont donné leur adhésion sans réserves. Ils l'ont déclarée parfaitement satisfaisante. Elle a été assez vivement critiquée en France depuis la publication des Règles de La Haye.

Pour notre part, nous approuvons pleinement la substitution d'une présomption à la déchéance pour défaut de protestation ; les efforts de la jurisprudence française pour atténuer et souvent même tourner l'article 435 montrent bien le caractère trop rigide de cette déchéance de tous droits faute de protestation dans les 24 heures. D'autre part, le fait que certains réceptionnaires importants en sont arrivés, lorsqu'ils reçoivent un chargement, à signifier, dès l'arrivée du navire, une protestation par huissier au capitaine, ce qui constitue une prime d'assurance contre la déchéance, montre bien que l'article 435, par trop de sévérité, avait dépassé le but.

Au contraire, il est une partie de l'article 435 qui doit être approuvée, c'est celle qui institue une courte prescription ; celle d'un mois nous paraît un peu brève et celle adoptée par la Conférence de La Haye un peu longue.

Il est vrai que la jurisprudence a considérablement étendu le délai d'un mois en admettant qu'il faut y ajouter les délais de distance et en reconnaissant que ce délai ne commence à courir qu'à partir de la fin de la rupture des pourparlers ; les tribunaux se sont montrés extrêmement larges, parfois trop, pour définir ce qu'on entend par pourparlers.

Il faut espérer que la prescription d'un an sera considérée comme absolue, c'est-à-dire qu'il n'y aura lieu de pro-

longer ce délai ni pour délais de distance, ni pour cause de pourparlers.

Les courtes prescriptions sont éminemment nécessaires au commerce maritime et un chargeur ou réceptionnaire, qui reste inactif pendant plus d'un an après la réception des marchandises, ne peut s'en prendre qu'à lui-même s'il est déchu de tous ses droits.

On a fait remarquer, en France, qu'on ne pouvait substituer, à une prescription légale, une prescription conventionnelle. Il nous semble qu'il est bien facile de répondre que la fin de non-recevoir de l'article 435 n'est pas d'ordre public et que les parties peuvent y renoncer ou la modifier par leur accord.

On trouve dans les connaissements français des clauses étendant les effets de l'article 435 à des cas qui ne sont pas prévus par la loi, comme celui de retard.

D'autre part, les connaissements américains ou anglais édictent des prescriptions conventionnelles en faveur de l'armateur bien plus courtes que celles prévues par le droit commun anglais ou américain. La Cour du District Est de Virginie vient encore tout récemment, dans son jugement du 21 octobre 1921, dans l'affaire du *Turret-Crown*, de sanctionner la validité d'une clause de connaissement qui déclarait non recevable toute action contre le capitaine pour le dommage arrivé à la marchandise, si elle était reçue sans protestation écrite et si cette protestation n'était pas suivie d'une demande en justice dans un délai de trois mois (1).

E. — *Limitation de responsabilité.*

Le seul point sur lequel il y eut une discussion prolongée, vive et même parfois passionnée, fut celui de la clause de limitation de responsabilité. Les armateurs résistèrent vigoureusement à la proposition d'après laquelle, lorsqu'il n'y a pas de valeur déclarée au connaissement, la valeur est limitée à £ : 100 par colis et ne peut être limitée à un chiffre inférieur.

(1) Cette décision sera publiée dans la prochaine livraison de la *Revue*; on trouvera dans la note sous cette décision les références à la jurisprudence américaine, qui est absolument fixée en faveur de la validité de cette clause et des clauses similaires.

La première étape consista à supprimer du texte les expressions qui donnaient le choix entre la limitation par colis ou par pied cube ou par kilo. Il est évident qu'il importe peu au chargeur que l'armateur soit responsable de £ : 100 par colis si ce dernier, sous prétexte qu'il s'agit d'une caisse cubant peu ou d'un poids léger, peut limiter sa responsabilité à £ : 3 ou £ : 5.

Une fois ce premier point établi, savoir que la limitation aurait lieu seulement par colis, une lutte très vive s'engagea, non seulement sur le chiffre de cette limitation, mais aussi sur la façon de la calculer.

Sir Norman Hill, M. de Rousiers et M. Harris, d'autres encore, défendirent brillamment le point de vue des armateurs.

Finalement, la discussion se centralisa sur deux propositions : la limitation à £ : 100 par colis ou la limitation par multiple du fret. Cette dernière proposition, émanant de M. Verneaux, fut très habilement soutenue et défendue par M. de Rousiers.

Au moment où les représentants de tous les intérêts en cause avaient fait entendre leur opinion et où il semblait qu'on courût le danger d'aboutir à une impasse, le Président intervint avec une autorité d'autant plus grande qu'il en avait toujours usé avec la plus grande discrétion, et indiqua la solution qui lui paraissait préférable. Citons ses paroles qui représentent le point culminant du débat :

« Maintenant, Messieurs, je pense qu'il est de mon ressort, « en tant que Président, de vous rappeler quelle est la « question. Il ne s'agit pas d'assurance (*Très bien, très « bien*). C'est une affaire à part. Il s'agit d'obtenir la garan- « tie que l'armateur fasse son devoir dans le soin à appor- « ter à la marchandise (*Très bien, très bien*), et la vérita- « ble question est, me semble-t-il, de savoir si la diligence « ou la vigilance convenables de l'armateur se trouvent « mieux garanties en lui imposant une obligation fixée à « tant par colis ou si elles sont mieux garanties par des « conditions lui imposant une obligation proportionnelle « au fret.

« Mon impression personnelle, après avoir entendu la « discussion, est qu'on assurerait le mieux la diligence et « la vigilance dans les conditions actuelles en fixant la « somme par colis. C'est un moyen facile et rapide. Tout

« chargeur sait qu'il devra assurer les marchandises de « valeur s'il veut se garantir. Tout armateur sait que le « chargeur peut lui imposer, en vertu de la proposition « primitive, une responsabilité allant jusqu'à £ : 200 ou « £ : 100, en faisant une déclaration d'une somme arbi- « traire de £ : 100 ou £ : 200 ; ... mais mon avis personnel « est que, dans la forme où le texte se présente pour « le moment, les armateurs donnent une garantie réelle « pour la diligence ou la vigilance, les précautions à pren- « dre contre le vol ou les choses de ce genre et que, si nous « voulons faire du travail à cette Conférence et ne pas « voir nos efforts dissipés, il serait probablement judicieux « d'accepter la proposition dans la forme où elle est rédi- » gée pour le moment. Je demande au Comité s'il est « possible d'accepter cette formule par un consentement « commun ».

Les représentants des armateurs acceptèrent la directive si opportunément donnée par le Président et, même sur ce point, qui fut le seul vivement controversé, l'accord unanime put se faire.

Le principe d'une clause de limitation de responsabilité est parfaitement juste.

L'armateur a le droit, quand on lui remet une caisse dont on ne lui déclare ni le contenu, ni la valeur, de ne pas être responsable d'une somme considérable.

Il reçoit un colis pour lequel rien ne lui permet de supposer qu'il s'agit d'un colis de grande valeur ; il fait donc payer un fret calculé sur le poids ou le cubage et non sur la valeur. Il ne prend aucune précaution spéciale pour arrimer ce colis dans un endroit où il soit particulièrement en sécurité. Il n'est pas juste qu'à l'arrivée, le chargeur, en cas d'avaries, puisse lui dire : « Ma caisse contenait un manteau de fourrure de 100.000 francs, elle a été avariée par un vice d'arrimage, vous devez me rembourser 100.000 francs ».

Lorsque l'armateur a à transporter un colis de grande valeur, s'il doit être responsable de cette valeur intégrale, il faut qu'il puisse faire assurer cette responsabilité. Il faut, d'autre part, qu'il puisse faire payer un fret plus élevé, tant pour récupérer la prime qu'il sera obligé de payer

que pour rémunérer les soins spéciaux qu'il sera obligé de donner à ce colis.

Mais si la clause de limitation de responsabilité est juste dans son principe, il ne faut pas qu'elle ait pour résultat d'aboutir, par un chemin détourné, à l'exonération de responsabilité. C'est pourquoi nous croyons qu'il est de l'intérêt des armateurs aussi bien que de celui des chargeurs qu'une clause de limitation large ait été insérée dans les Règles de La Haye. S'il en eût été autrement, ces Règles se seraient sûrement heurtées à l'opposition des chargeurs et ceux-ci auraient continué leur agitation en faveur d'une intervention législative.

Une difficulté a été soulevée au point de vue du change et on avait d'abord proposé de la résoudre en calculant la livre sterling au pair, c'est-à-dire au change d'avant-guerre ; mais les représentants des banquiers firent bien vite remarquer que, si cela était possible lorsqu'il s'agissait de francs, cela aboutissait à une impossibilité pratique lorsque le chargement aurait lieu dans un port allemand ou polonais. L'équivalent en marks allemands ou en marks polonais de £ : 100 au change d'avant-guerre est une somme infime.

On aboutit donc à adopter les livres au change en cours, ce qui équivaut à peu près à prendre l'étalon-or, puisque la livre sterling n'est pas loin du pair du dollar.

On fait remarquer que l'armateur sera lésé lorsque son fret sera stipulé en francs ou en lires alors que sa responsabilité sera limitée en livres sterling.

S'il s'agit du domaine de la navigation réservée au pavillon français, l'objection ne porte pas, puisque les frets, dans ce domaine, sont supérieurs à ce qu'ils seraient s'il y avait la concurrence internationale.

S'il s'agit, au contraire, du domaine de la navigation libre, il suffit de remarquer que c'est à Londres qu'est le grand marché des frets et que, même lorsque le fret est stipulé en francs ou en lires italiennes, il est toujours réglé, quant à son taux, par le cours des frets à Londres et le cours du change.

Sans doute, ce n'est pas mathématique, mais l'armateur français, qui stipule un fret en francs sur une ligne où existe la concurrence anglaise, tient compte évidemment

du fret en shillings que stipulerait l'armateur anglais et du cours de la livre sterling.

F. — *Le connaissement « reçu pour embarquement ».*

Les Règles de La Haye ne se prononcent pas sur la valeur des connaissements « reçu pour embarquement » et se bornent à édicter certaines prescriptions pratiques. Mais, dans les Résolutions qui précèdent les Règles, on trouve, à l'article V :

> Que suivant l'opinion de cette Association l'emploi des documents maritimes connus sous la forme de connaissements libellés « reçu pour embarquement » et documents similaires est devenu, en de nombreux cas, une nécessité du commerce.
>
> Cette Association est, en conséquence, d'avis que les intérêts engagés collaborent pour faire disparaître les difficultés que suscite actuellement l'usage de ces documents dans les cas où la nécessité de leur emploi est généralement reconnue.

Nous renvoyons à l'article du Dr Bisschop, sur l'*Accueil fait dans le Royaume-Uni aux Règles de La Haye* (ce Rec., XXXIII, p. 260), dans lequel on trouvera aux pages 280 et suivantes une très intéressante étude de cette question.

Il importe de lire également, dans le compte rendu sténographique, l'exposé magistral que firent au cours des débats les représentants des banquiers, Mr. W. W. Paine et Sir James Hope Simpson.

Nous ajouterons seulement à la jurisprudence anglaise citée par le Dr Bisschop un arrêt de la Cour de Paris, du 2 mars 1922, dans l'affaire *Gothic* (1), qui vient de reconnaître, comme l'avait fait Lord Phillimore dans son arrêt du 16 décembre 1920 (ce Rec., XXXIII, p. 121), que les connaissements « reçu pour embarquement » sont bien des connaissements.

Ajoutons que les nécessités pratiques commandent la re-

(1) Cet arrêt sera publié dans l'une des prochaines livraisons de la *Revue*.

connaissance du connaissement « reçu pour embarquement ». Il est deux cas dans lesquels ce document s'impose d'une façon particulière :

Pour les lignes régulières, qui reçoivent d'innombrables colis sous leurs hangars, il est matériellement impossible de se borner à délivrer des connaissements « embarqué ». Les chargeurs descendent des caisses sous les hangars de la Compagnie Générale Transatlantique, à Marseille, par exemple. L'un apporte 200 caisses, l'autre en apporte 20, un troisième en apporte peut-être 5 ou 10 seulement, un autre enfin en descend deux ou trois mille. La Compagnie ne peut certainement pas mettre ces caisses à bord de ses vapeurs au fur et à mesure qu'elles arrivent ; l'organisation de son arrimage s'y oppose d'une façon absolue.

Les caisses sont donc reçues sous les hangars par un pointeur qui délivre un billet de quai. Ce n'est que plus tard qu'elles seront mises à bord. D'autre part, le chargeur, muni de son billet de quai, échangera quelques jours après son billet contre un connaissement dans les bureaux de la Compagnie qui sont en ville. L'employé qui délivre ces connaissements ne sait pas et n'a aucun moyen de savoir si les caisses en question sont bien effectivement mises à bord ; il lui est donc impossible de délivrer en toute connaissance de cause un connaissement « embarqué ». Le connaissement « reçu pour embarquement » s'impose donc pour ce genre de trafic.

Il est un autre cas, celui du chargeur, dans les pays hors d'Europe, qui doit embarquer une partie assez importante de marchandises sur un vapeur de passage.

Il a, par exemple, à mettre quelques centaines de tonnes de produits coloniaux sur un vapeur qui est attendu et qui ne s'arrêtera dans le port que 24 ou 48 heures. L'agent de la Compagnie de navigation ignore le moment où doit arriver le vapeur. D'autre part, le chargeur a remis ses marchandises à cet agent et il a besoin de son connaissement pour pouvoir négocier sa traite. Si l'agent ne peut lui remettre qu'un connaissement « embarqué », fatalement le chargeur usera de toute son influence sur l'agent pour obtenir le plus tôt possible, avant même que la marchandise soit à bord, ce connaissement « embarqué ». Le résultat, c'est que des connaissements « embarqué » seront délivrés dans des cas où les marchandises sont encore à

quai et même dans des cas où le navire n'est pas encore dans le port ; il suffit de feuilleter les recueils de jurisprudence pour s'en convaincre.

Or, il est mauvais que l'importateur européen et le banquier qui négocie la traite soient trompés l'un et l'autre par de tels connaissements.

Si, au contraire, l'agent peut remettre un connaissement « reçu pour embarquement », il donne ainsi satisfaction à son client et celui-ci peut négocier sa traite.

D'autre part, l'importateur et le banquier savent à quoi s'en tenir, puisqu'en présence d'un tel connaissement ils savent que cela ne veut pas dire que les marchandises sont à bord du vapeur, mais simplement qu'elles ont été reçues par l'agent de la Compagnie de navigation pour être ultérieurement embarquées sur le vapeur.

Les nécessités pratiques imposent donc l'usage, concurremment au connaissement « embarqué », du connaissement « reçu pour embarquement ». Le principal, c'est que chacun de ces deux documents ne soit employé qu'à bon escient et c'est cette distinction nécessaire que fait le paragraphe 7 de l'article III des Règles de La Haye.

V

L'AVENIR DES RÈGLES DE LA HAYE, 1921.

Telle est, dans ses grandes lignes, l'œuvre accomplie. On trouvera, dans l'article du Dr Bisschop, que nous avons cité, les renseignements les plus complets sur l'accueil qui fut fait à ces Règles en Angleterre. D'autre part, la Circulaire n° 11 de la Chambre de Commerce Internationale, qu'on trouvera dans la présente livraison (p. 1093), donne des renseignements très intéressants sur le mouvement d'opinion dans les divers pays.

Pour notre part, nous souhaitons vivement que les Règles de La Haye passent dans la pratique et qu'ainsi se trouve terminée, par cette solution transactionnelle, la longue lutte entre armateurs et chargeurs au sujet de la réforme des clauses des connaissements.

En France, la discussion paraît se centraliser autour de

deux alternatives : Règles de La Haye ou Convention Internationale ; les armateurs français se sont prononcés en faveur de cette dernière solution.

Nous avons tenu à ce que les lecteurs de la *Revue* puissent connaître leurs arguments à cet égard ; nul n'était mieux qualifié pour les exposer que M. de Rousiers, l'éminent Secrétaire Général du Comité Central des Armateurs de France ; il a bien voulu le faire dans l'article qui se trouve au début de cette livraison.

Nous nous permettrons de remarquer que l'argument principal des armateurs dans leur lutte contre l'intervention législative fut la liberté des contrats.

C'est au nom tout d'abord de la liberté des contrats que la Commission interministérielle de 1906 conclut au rejet de l'intervention législative. Ce fut le *leitmotiv* de tous les mémoires présentés par les armateurs devant les Commissions parlementaires ou extra-parlementaires ; ce fut également l'argument principal développé par Sir Norman Hill à La Haye ; enfin, lorsque les armateurs se réunirent en Congrès International, à Londres, en novembre dernier, ils tinrent à affirmer solennellement ce principe de la liberté des contrats.

Or, une convention internationale, tout comme une loi nationale, c'est la limitation par voie législative de la liberté des contrats ; c'est la négation même de ce principe.

Les Règles de La Haye en sont, au contraire, la consécration.

Liberté de contrat ne veut pas dire, en effet, contrat imposé par une des parties à l'autre ; cette liberté qui existait lorsque le connaissement était librement discuté entre armateur et chargeur, au temps des navires à voiles, ne peut plus exister aujourd'hui que sous forme de contrats collectifs discutés par les représentants des chargeurs et des armateurs.

Or, c'est précisément ce qui eut lieu à La Haye. Les représentants de toutes les parties en cause discutèrent librement les conditions du contrat qui devait régir les transports futurs, et, fait remarquable, le texte de ce contrat fut adopté à l'unanimité par tous les délégués présents ; nous voilà bien dans le domaine de la liberté des contrats.

Prétendre qu'on n'appliquera le contrat ainsi librement

consenti qu'à condition que le législateur vienne l'imposer obligatoirement à ceux qui veulent l'accepter et à ceux qui ne le veulent pas, c'est aller à rebours de toute la méthode d'où sont sorties les Règles de La Haye, et c'est substituer la solution étatiste à la solution transactionnelle librement consentie.

Nous comprenons que les armateurs français craignent avec raison de s'embarquer dans une réforme où ils ne seraient pas suivis par leurs concurrents. Ils ont fait une expérience qui leur donne certes le droit d'être prudents, celle de la loi de huit heures, où on leur assura solennellement que toutes les autres marines allaient adopter cette réforme, alors qu'aujourd'hui la France est la seule à l'appliquer et que notre Marine marchande est, de ce fait, dans un état d'infériorité terrible. Mais le remède est facile. Il suffit d'attendre quelques mois. Si la plupart des armateurs étrangers, si, notamment, l'ensemble des armateurs anglais incorporent ces Règles à leurs connaissements, rien ne s'opposera à ce que les armateurs français fassent de même.

Ce n'est pas parce qu'une infime minorité refuserait de les adopter qu'il faudrait attendre une convention internationale qui, en admettant qu'elle voie jamais le jour, se ferait attendre pendant de longues années.

Il est d'ailleurs infiniment probable que cette convention internationale est impossible, car les armateurs anglais, très attachés au principe de la liberté des contrats, très méfiants de toute intervention législative dans le commerce privé, s'opposeraient à ce que les Règles de La Haye soient transformées en une convention internationale ayant force de loi.

Espérons que l'éloquence des faits convaincra les armateurs français qu'ils peuvent, sans se mettre en état d'infériorité par rapport à leurs concurrents étrangers, incorporer dans leurs connaissements les Règles de La Haye, 1921.

LÉOPOLD DOR.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE

COUR DE CASSATION (Ch. req.)

22 juin 1921

Pilotage. Franchise. Exceptions locales.

Navire : « Limier ».

L'article 8 de la loi du 30 janvier 1893, modifié par la loi du 12 mai 1905, n'a pas abrogé l'article 247 du Règlement du pilotage pour le 2e arrondissement maritime, aux termes duquel les voiliers dont le tirant d'eau est de deux mètres ou au-dessus sont assujettis à prendre un pilote pour aller de Benodet à Quimper, alors même qu'ils jaugent moins de quatre-vingts tonneaux.

Gourmelen c. Jegou.

ARRÊT

« La Cour,

Sur le moyen unique pris de la violation de l'article 8 de la loi du 30 janvier 1893, modifiée par la loi du 12 mai 1905, et de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, pour manque de base légale :

Attendu que le pourvoi reproche à l'arrêt attaqué d'avoir refusé à Gourmelen la franchise du pilotage, par ce motif que le navire *Limier*, dont il est le patron, a plus de 2 mètres de tirant d'eau, alors qu'aux termes de l'article 8 précité, les navires à voile ne jaugeant pas plus de cent tonneaux, ce qui est le cas dudit navire, sont affranchis des droits de pilotage ;

Mais, attendu qu'un règlement pris dans un intérêt public subsiste et doit produire effet tant qu'il n'a pas été rapporté expressément ou que son abrogation ne résulte pas

tout au moins de dispositions nouvelles avec lesquelles il serait inconciliable ;

Or, attendu que l'article 247 du règlement du pilotage pour le 2e arrondissement maritime, annexé au décret du 7 mai 1887, édicte que les bâtiments au-dessous de 80 tonneaux, dont le tirant d'eau est de 2 mètres ou au-dessus, sont assujettis à prendre un pilote, pour aller de Benodet à Quimper et réciproquement ;

Attendu que cette règle spéciale au service intérieur de l'Odet, n'a été abrogée, ni expressément, ni tacitement, par la loi générale du 30 janvier 1893, sur la marine marchande, modifiée par la loi du 12 mai 1905, dont l'article 8 accorde la franchise du pilotage à tous les navires français jaugeant moins de 100 tonneaux ; que, bien au contraire, la loi susvisée consacre le maintien des règlements existants, en indiquant les conditions dans lesquelles ils pourront être modifiés ; que, d'autre part, loin d'être inconciliables les dispositions de la loi et celles du règlement litigieux doivent se combiner, pour excepter de la franchise les bateaux à voile qui naviguent sur l'Odet, lorsque, même en jaugeant moins de 100 tonneaux, ils ont, comme le *Limier*, un tirant d'eau de plus de 2 mètres ; d'où il suit que le jugement attaqué, en reconnaissant la force légale de l'article 247 du règlement approuvé par le décret du 7 mai 1887 et en condamnant Gourmelen à payer les droits de pilotage, pour avoir quitté à plusieurs reprises le port de Quimper, avec son navire *Limier* chargé de marchandises, sans prendre de pilote, n'a violé aucun des textes visés au pourvoi ;

Par ces motifs,

Rejette... »

Du 22 juin 1921. — Ch. des requêtes. — Prés. : M. Mérillon ; M. Rambaud, rapp. ; M. Delrieu, concl. ; Me Mihura (pour Gourmelen), avocat.

Observations. — L'article 8 de la loi du 30 janvier 1893, sur la marine marchande, est ainsi conçu :

> Art. 8. — La franchise du pilotage est accordée à tous les navires français à voiles ne jaugeant pas plus de 80 tonneaux (1) et aux navires français à vapeur dont le tonnage ne dépasse pas 100 tonneaux (2), lorsqu'ils

(1 2) La loi du 12 mai 1905 a porté la limite du tonnage admis à la

font habituellement la navigation de port en port et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières.

Toutefois, sur la demande des Chambres de commerce ou des intéressés, et après une instruction faite dans les formes ordinaires, des règlements d'administration publique détermineront les améliorations qu'il y aura lieu d'apporter aux règlements actuels dans l'intérêt de la navigation.

Le deuxième alinéa de cet article, dont l'interprétation a déterminé la solution admise par l'arrêt rapporté, reproduit presque textuellement une disposition qui se trouvait déjà dans la loi du 29 janvier 1881 ; v. les travaux préparatoires de cette loi, *Dalloz*, 1882. 4. 14 ; *Sirey*, *Lois annotées*, 1881, p. 149. « C'est, a-t-on pu dire, la délégation au pou« voir exécutif d'une parcelle du pouvoir législatif en vue « des modifications à apporter dans ces services de pilo« tage » (P. Meunier, *Du pilotage*, p. 176).

COUR DE CASSATION (Ch. req.)

2 août 1921

Fret. Mode de paiement. Traite. — Délivrance du connaissement. Mention : « fret payé d'avance ».

Navire : « Peï-Ho ».

I. — *Lorsque, tant d'après les usages des lieux (Pondichéry, en l'espèce) que d'après les conditions générales du transport, le fret est payable d'avance et en roupies, le chargeur ne peut prétendre se libérer en remettant à l'armateur, contre son gré, une traite à vue sur Paris.*

II. — *Lorsque le connaissement porte la mention « payé d'avance », l'armateur peut différer la remise de ce titre au chargeur tant que celui-ci n'a pas effectivement payé le fret.*

Marret c. Compagnie des Messageries Maritimes.

franchise du pilotage à 100 tonneaux pour les voiliers et à 150 tonneaux pour les vapeurs. — Certaines franchises étaient déjà prévues par l'article 34 du décret du 12 décembre 1806, qui édicte l'obligation du pilotage.

La Cour d'appel de Pondichéry avait rendu, le 7 octobre 1919, l'arrêt suivant :

ARRÊT

« La Cour,

Sur l'appel interjeté par la Compagnie des Messageries Maritimes à la date du 6 septembre 1919 à l'encontre d'un jugement contradictoirement rendu le 5 septembre 1919 par le Tribunal de première instance de Pondichéry jugeant en matière commerciale ; sur l'appel incident relevé par Marret à l'encontre du même jugement et formulé dans ses conclusions prises par son conseil Me Sababady, à la date du 15 septembre 1919 ;

Considérant que lesdits appels ont été faits dans les délais utiles et qu'ils sont réguliers en la forme ;

Au fond :

En ce qui concerne le paiement du fret réclamé par la Compagnie des Messageries Maritimes :

Considérant qu'aucune contestation ne divise les parties relativement à la quantité et au cubage des marchandises chargées par Marret sur le vapeur *Peï-Ho*, à destination de Marseille ;

Considérant qu'il y a également accord sur le prix de 250 francs par mètre cube comme base d'évaluation du fret ;

Considérant que Marret se borne à contester qu'il doive payer son fret en roupies, et qu'il prétend se libérer envers la Compagnie appelante en lui faisant remise d'une traite à vue sur Paris ;

Considérant qu'il invoque au soutien de sa prétention qu'aucune convention spéciale n'est intervenue entre lui et M. Virieux, au sujet du lieu du paiement, et qu'il est en conséquence libre de payer ledit fret au lieu de destination et à l'arrivée des marchandises ;

Considérant que Virieux répond à cela qu'il a au contraire fixé Marret au cours d'une conversation sur l'exigibilité d'avance du paiement du fret, que le fret est payable d'avance en roupies au taux du jour de l'arrivée du navire ; que ce mode de paiement est consacré par les usages à Pondichéry en même temps qu'il fait l'objet d'une stipulation expresse contenue dans le livret-tarif publié par la

Compagnie des Messageries Maritimes et versé aux débats ;

Considérant en effet qu'il résulte du livret-tarif susvisé que la règle à laquelle la Compagnie entend subordonner ses transports est le paiement d'avance du fret ; que ceci résulte du § IV des conditions générales du transport des marchandises, à la page 9 dudit livret où il est expressément stipulé : « Le fret est payable d'avance. Il n'est pas accepté de marchandises sous suite de remboursement » ;

Considérant que ce mode de paiement stipulé et qui constitue une obligation à la charge de tout affréteur traitant avec la Compagnie des Messageries Maritimes, ne saurait empêcher cependant celle-ci, lorsqu'elle le juge utile à certains besoins de sa clientèle, et dans l'intérêt bien compris de son commerce maritime, de déroger à une stipulation qui lui est favorable et d'accepter que le fret soit exceptionnellement payé à destination ; que c'est évidemment dans cet esprit que l'agence de Colombo a pu écrire à M. Virieux : « Préférons fret payé avance, mais pouvez faire au mieux » ;

Considérant que si Marret nie que Virieux l'ait prévenu que le paiement du fret était exigé d'avance par la Compagnie, il ne prétend pas non plus que le paiement à destination ait été expressément convenu ; que, dans le doute où il a pu être, sur un point aussi important du contrat de transport, ce qui paraît bien difficile à admettre de la part d'un commerçant prudent et avisé, il aurait pu, s'il ne voulait acquérir une certitude de la bouche même de celui qui était qualifié pour le renseigner, s'enquérir au moins des usages de la place qui suffisaient en cette matière commerciale à dissiper l'obscurité et l'ambiguïté du pacte que le premier juge a cru devoir interpréter contre la Compagnie demanderesse ;

Considérant que lesdits usages, conformément à ce qu'allègue Virieux, comportent bien le paiement d'avance ; que ceci n'est aucunement démenti par les connaissements versés aux débats et par la lettre de MM. Best & C° en date du 11 septembre 1919 ; que si ces documents attestent que les Chargeurs Réunis ont accepté occasionnellement un paiement du fret à destination, il ne s'ensuit pas que ce soit la règle établie par l'usage ; que la certitude du contraire résulte de façon incontestable de deux lettres émanant de MM. Best & C° en date du 28 août 1919 et du 6 septembre de

la même année, qui ne peuvent laisser le moindre doute à ce sujet ;

Considérant que si l'une de ces lettres produite tardivement en première instance n'a pas permis au premier juge d'en faire état et d'être éclairé, il n'en est pas de même pour la Cour qui en a eu connaissance en temps utile ;

Considérant que la preuve de cet usage résulte encore de ce fait que tous les chargeurs du *Peï-Ho* ont acquitté d'avance et en roupies leur fret ;

Considérant encore qu'il résulte d'une lettre de Marret en date du 20 août 1919 qu'il avait tout d'abord accepté le principe du paiement en roupies, se bornant à quelques objections sur le taux du change qui lui était compté ;

Considérant que de tout ce qui précède, il résulte une certitude que le paiement du fret des marchandises embarquées par Marret était dû d'avance ; que ceci revient à dire que ledit paiement, bien que l'évaluation du fret fut faite en francs, ne pouvait être fait valablement qu'en roupies, seule monnaie en cours dans l'établissement de Pondichéry, et que Marret ne pouvait valablement se libérer envers la Compagnie des Messageries Maritimes en lui remettant contre son gré une traite, cet instrument de crédit n'ayant pas force libératoire ;

En ce qui concerne le taux du change :

Considérant qu'il résulte également des documents versés aux débats et notamment de la lettre de MM. Best & C°, en date du 28 août 1919, que l'usage de Pondichéry est de prendre comme taux de change celui du jour de l'arrivée du bateau sur rade ; que ce taux est ainsi fixé pour toute la durée de séjour du navire en rade, et ce afin de maintenir l'égalité des conditions du fret pour tous les chargeurs ;

Considérant que le taux de deux francs soixante centimes la roupie, qui a servi de base à la Compagnie des Messageries Maritimes dans le calcul de la somme en roupies réclamée à Marret, avait été fixé par la Banque de l'Indo-Chine à Pondichéry ;

Considérant que cet établissement financier a qualité pour fixer le change de Pondichéry ; que c'est son taux qui est accepté sans contestation par tous les commerçants de la place, et sert de base à toutes les transactions se faisant entre Pondichéry et l'extérieur ;

Considérant que ce même taux est officiellement reconnu

par le Gouvernement français ; que c'est donc en vain que Marret prétendrait imposer comme base de change à la Compagnie des Messageries Maritimes le taux du change des roupies en livres sterling entre Madras et Londres ou Paris ; qu'il est important de remarquer qu'un taux de change donné est spécial à une place donnée, qu'il est le résultat des transactions commerciales entre cette place et l'extérieur et ne saurait représenter exactement la balance du commerce que sur cette place ; qu'en conséquence, appliquer à Pondichéry, comme le voudrait Marret, un taux exactement le même que celui en vigueur à Madras, constituerait une erreur manifeste qui consisterait à appliquer un taux de change fantaisiste ne correspondant à aucune réalité commerciale, les rapports économiques de Pondichéry avec l'extérieur ne pouvant être les mêmes que ceux de Madras ; qu'ainsi donc le taux de deux francs soixante centimes pris par la Compagnie dans son évaluation du fret réclamé à Marret est à l'abri de toute critique ;

En ce qui concerne la remise du connaissement réclamé par Marret :

Considérant qu'aux termes de l'art. 306 du Code de commerce, le capitaine ne peut, il est vrai, retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret, qu'il peut seulement, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de son fret ;

Mais, considérant que ces dispositions ont en vue l'hypothèse du paiement à destination ; que, dans l'espèce qui est soumise à la Cour, le paiement du fret était stipulé devant être fait d'avance ; que le connaissement est établi en quatre originaux, conformément à la loi, dont un exemplaire versé aux débats porte la mention « Payé d'avance à Pondichéry » ; que cette même mention se trouve être forcément reproduite sur les originaux du capitaine et de l'armateur qui ne peuvent être modifiés ; que les choses ainsi, il va de soi que la Compagnie ne saurait remettre à Marret ce connaissement ainsi établi qui constituerait un véritable titre libératoire entre les mains du chargeur ; qu'il ne faut pas oublier que ledit connaissement pourrait être endossé à des tiers, ce qui serait de nature à préjudicier encore à la Compagnie ;

Par ces motifs,

Reçoit les appels interjetés ;

Dit qu'il a été mal jugé et bien appelé ; infirme le jugement entrepris dans toutes ses dispositions ;

Statuant à nouveau, déboute le sieur Marret de toutes ses demandes, fins et conclusions ; le condamne à payer à la Compagnie des Messageries Maritimes la somme de 4.878 roupies, avec intérêt à dix pour cent l'an à partir du jour de la demande en justice ; dit que ce paiement ne saurait être fait ailleurs qu'à Pondichéry et autrement qu'en roupies ; et le condamne en outre à tous les dépens de première instance et d'appel. »

Du 7 octobre 1919.

Sur pourvoi :

ARRÊT

« La Cour,

Sur le premier moyen pris de la violation des articles 110 et suivants, 286, C. com., et des principes régissant les traites commerciales, des articles 446 et 575, C. com., 1134 et suivants, C. civ., et 7 de la loi du 20 avril 1810, pour défaut de motifs :

Attendu qu'il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir dénié toute force libératoire à la traite offerte par un chargeur à une Compagnie de navigation maritime, en paiement du fret concernant des marchandises déjà chargées, et d'avoir contraint ledit chargeur à effectuer le paiement en roupies, alors qu'aucun mode de paiement n'avait été stipulé et qu'une traite constitue une valeur ayant force libératoire ;

Mais, attendu que la Cour d'appel, appréciant les documents versés aux débats, a constaté que, suivant un usage constant dans l'établissement français de Pondichéry, le fret des marchandises qui y sont chargées est payable d'avance et que son prix, bien qu'évalué en francs, doit être payé en roupies, seule monnaie ayant cours dans ledit établissement ; que le paiement d'avance du fret fait même l'objet d'une stipulation expresse au paragraphe 4 du livret-tarif publié par la Compagnie des Messageries Maritimes, dans les conditions générales du transport des marchandises par ses bateaux, et que, à défaut de convention contraire, il s'impose à tous les chargeurs ;

Attendu que l'arrêt attaqué constate, en outre, que, d'après

la correspondance des parties, Marret n'a pas ignoré l'obligation à laquelle il se trouvait soumis et qu'il a accepté le paiement du fret en roupies ;

Attendu qu'une telle appréciation des usages et de l'intention des contractants rentrait dans les pouvoirs souverains des juges du fond et qu'elle justifie légalement la disposition par laquelle la Cour de Pondichéry a décidé que Marret, tenu de payer le fret d'avance et en roupies, n'avait pu se libérer envers la Compagnie des Messageries Maritimes en lui remettant, contre son gré, une traite à vue sur Paris, quelle qu'en fût la valeur ; que, par suite, le premier moyen n'est pas fondé ;

Sur le second moyen pris de la violation des articles 222, 273, 281, 282 et suiv., 306, C. com., et 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu que le pourvoi reproche à l'arrêt attaqué d'avoir refusé à un chargeur la remise du connaissement concernant les marchandises par lui chargées et attribué à ce connaissement des qualités qu'il ne pouvait légalement comporter, alors qu'il doit être rédigé en plusieurs exemplaires dont l'un obligatoirement destiné aux chargeurs et qu'il ne saurait annuler son caractère de reçu de marchandises à transporter, avec celui de quittance de paiement du fret ;

Mais, attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que le connaissement créé à Pondichéry entre Marret et la Compagnie des Messageries Maritimes portait la mention « Payé d'avance à Pondichéry », ce qui lui donnait la valeur d'un titre libératoire du paiement du fret ;

Attendu que le chargeur est tenu de se soumettre à l'exécution de toutes les clauses licites dont il a accepté l'insertion au connaissement ; qu'en conséquence, la Cour d'appel a décidé que Marret ne pouvait exiger la remise dudit connaissement, avant d'avoir payé d'avance le fret, comme il en avait pris l'engagement ;

Attendu qu'en statuant ainsi par un arrêt motivé, elle n'a violé aucun des textes visés au moyen ;

Par ces motifs,

Rejette... »

Du 2 août 1921. — Ch. des requêtes. — Prés. : M. Mérillon ; M. Rambaud, rapp. ; M. Langlois, av. gén. ; Me Dedé (pour Marret), avocat.

Observations. — I. — Il est indiscutable que l'affréteur ne saurait, à son gré, modifier les stipulations du contrat de transport fixant l'époque et le mode de paiement du fret. « Lorsque le fret est payable en une monnaie déterminée « et que l'affréteur est tenu de faire des avances, c'est un « droit pour le capitaine d'exiger la monnaie stipulée » (Marseille, 5 janvier 1898, ce Rec., XIII, p. 802).

En l'espèce, d'ailleurs, le débat ne portait que sur la question de savoir si le chargeur avait pu ignorer les conditions auxquelles il prétendait se soustraire.

Sur le principe que le paiement doit être fait en espèces et que les particuliers peuvent stipuler qu'il aura lieu en une monnaie déterminée, v. *Répertoire pratique* Dalloz, v° *Obligations*, n°s 713 et 718.

II. — Sur le second point encore, la Cour de cassation ne fait qu'appliquer purement et simplement la règle légale formulée dans l'article 1134 du Code civil, d'après laquelle les conventions font la loi des parties.

Le connaissement n'est pas seulement un reçu des marchandises au port de charge ; c'est aussi un titre permettant d'exiger du capitaine la livraison de ces marchandises à destination. Le transporteur ne peut pas, en conséquence, être tenu de le délivrer, si les conditions qu'il a mises à son engagement d'effectuer le transport ne sont pas accomplies. Il a été jugé à plusieurs reprises que l'armateur a le droit d'insérer dans le connaissement les mentions nécessaires pour réserver ses droits envers l'affréteur, spécialement en ce qui concerne les sommes qui lui sont dues (Douai, 5 août 1886, ce Rec., II, p .400 ; Havre, 8 octobre 1910, *ibid.*, XXVI, p. 350 ; Anvers, 26 mai 1887, *ibid.*, III, p. 471). Il serait contradictoire de l'obliger à délivrer le connaissement avec une mention comportant l'abandon de ces mêmes droits.

D'autre part, en admettant même que la mention « fret payé d'avance » n'entraîne pas déchéance de l'armateur à réclamer le fret non effectivement payé (cf. Douai, 5 août 1886, précité), la délivrance d'un connaissement portant indûment cette mention aurait encore de graves inconvénients. En effet, ce serait permettre au chargeur de mettre en circulation un titre décrivant faussement les valeurs qu'il représente, puisqu'il résulterait de sa teneur que les marchandises ne sont pas grevées des frais de transport.

CONSEIL D'ÉTAT

8 août 1921

Dommages de guerre. Abordage. Irresponsabilité de l'Etat.

Navires : « Hyndford » et « Saint-Nicolas ».

Les dommages de guerre ne sauraient donner lieu à une action contentieuse contre l'État français, en dehors des cas exceptionnellement prévus par la loi.

Spécialement, l'État n'est pas tenu à indemnité pour les avaries subies par un navire anglais, faisant partie d'un convoi protégé par un bâtiment britannique, qui a été abordé par un navire français à la suite d'une manœuvre commandée par le chef de file au cours d'une attaque par sous-marin.

Société « Scottish Shipowners and C° » c. Ministre de la Marine.

ARRÊT

« Le Conseil d'État,

Vu la requête présentée pour la Société « Scottish Shipowners and C° », dont le siège est à Glasgow (Grande-Bretagne), agissant poursuites et diligences de ses directeur et administrateurs en exercice, ladite requête enregistrée au Secrétariat du Contentieux du Conseil d'Etat le 24 août 1920 et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler une décision en date du 30 juin 1920 par laquelle le ministre de la Marine a rejeté sa demande en indemnité pour le dommage causé au vapeur *Hyndford*, à raison d'un abordage survenu en mer ;

Ce faisant, attendu que le vapeur *Hyndford*, faisant partie d'un convoi de seize navires protégé par un bâtiment de la marine de guerre britannique, a été abordé dans la nuit du 12 au 13 juin 1918 par le navire français *St-Nicolas*, à la suite d'une fausse manœuvre exécutée par ce dernier dans l'accomplissement d'un ordre lancé par le navire chef de file, au cours d'une attaque effectuée contre ledit convoi par un sous-marin ennemi ; que la fusée rouge lancée par le navire du commodore signifiait que le convoi devait virer quatre points sur bâbord, c'est-à-dire sur la gauche ; que le *St-Nicolas*, ainsi que le

reconnaît le ministre de la Marine dans la décision attaquée, a mis la barre à gauche, manœuvre qui devait donc avoir pour résultat de faire virer le navire à droite ; que ledit navire, ayant ainsi viré à droite, vint heurter l'*Hyndford* avec une grande violence ; que, dans ces conditions, il a contrevenu à l'ordre donné par le bâtiment chef de file, et que la responsabilité de l'Etat français se trouve engagée ; que, d'ailleurs, le ministre de la Marine ne saurait soutenir, comme il le fait dans la décision attaquée, que les bâtiments se trouvant à la droite du *St-Nicolas* devaient manœuvrer indépendamment de ce navire, et en tenant compte de leur rayon de giration ; qu'en effet, une telle manœuvre aurait été contraire à l'ordre formel lancé par le navire chef de file dans l'intérêt de la protection du convoi,

Condamner l'Etat à payer à la Société requérante une somme dont le montant sera ultérieurement fixé par état, avec intérêts à compter de la première demande ; le condamner en outre aux dépens ;

Vu la décision attaquée ;

Vu les observations en défense présentées par le ministre de la Marine, lesdites observations enregistrées comme ci-dessus le 19 novembre 1920, et tendant au rejet de la requête par les motifs que, dans la marine française, l'expression « mettre la barre à gauche » signifie « virer à gauche » ; qu'ainsi, le *St-Nicolas,* en mettant la barre à gauche, n'a pu virer à droite comme le soutient la Société demanderesse ; que, d'ailleurs, les officiers de l'*Hyndford* n'ont pu exactement apprécier la manœuvre effectuée par le *St-Nicolas,* en raison de la distance séparant les deux navires, par nuit sans lune et en l'absence à bord de tous feux extérieurs ;

Vu le mémoire en réplique présenté par la « Scottish Shipowners and C° », ledit mémoire enregistré comme ci-dessus le 25 mai 1921 et tendant aux mêmes fins que la requête pour les motifs que les documents produits au dossier établissent que le *St-Nicolas* qui, d'après l'ordre donné devait virer à gauche, est venu sur la droite aborder le vapeur *Hyndford* ; que, dès lors, l'Etat français est responsable du préjudice causé à la Société demanderesse, et dont le montant total s'élève, ainsi qu'il résulte du relevé des factures jointes au dossiers, à la somme de 24.895 livres sterling ;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu la loi du 17 avril 1919 ;

Vu la loi du 24 mai 1872 ;

Considérant que, dans la nuit du 12 au 13 juin 1918, le vapeur *Hyndford,* faisant partie d'un convoi de seize

navires protégé par un bâtiment de la Marine de guerre britannique, a été abordé par le vapeur français *St-Nicolas*, à la suite d'une manœuvre exécutée dans l'accomplissement d'un ordre lancé par le navire chef de file au cours d'une attaque effectuée contre ledit convoi par un sous-marin ennemi ;

Considérant que la demande formée par la Société requérante, pour se faire indemniser du préjudice qui lui a été ainsi causé, est relative à la réparation de dommages de guerre, lesquels, lorsqu'aucune législation spéciale n'a exceptionnellement permis de les faire supporter en tout ou en partie par l'État, ne sauraient donner lieu à une action contentieuse ;

Décide :

La requête susvisée de la Société « Scottish Shipowners and C° » est rejetée. »

Du 8 août 1921. — M. Cuvelier, rapp. ; M. Riboulet, comm. du gouv. ; Me Morillot (pour la Société Scottish Shipowners and C°), avocat.

Observation. — Le Conseil d'État s'était déjà prononcé dans le même sens, par arrêt du 18 juin 1920 (ce Rec., XXXII, p. 544, et la note critique), dans une espèce où le navire du requérant avait été abordé par un bâtiment escortant le convoi. L'arrêt décidait que le dommage subi rentrait dans les risques de guerre et « que pour les risques de « mer de cette nature et en dehors du cas des bateaux « armés à la petite pêche, auxquels s'applique exception- « nellement l'article 2, 5°, de la loi du 17 avril 1919, l'État « français ne saurait encourir de responsabilité que par le « fait de l'assurance spéciale dont il a assumé la charge ».

CONSEIL D'ÉTAT

23 décembre 1921

Assurance d'Etat contre les risques de guerre. Compétence.

Navire : « Général-de-Boisdeffre ».

Les accords passés entre les assurés et l'État par l'intermédiaire de la Commission exécutive des assurances contre

les risques maritimes de guerre n'ont pas le caractère administratif, et la juridiction administrative ne peut pas connaître des contestations relatives à ces contrats.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'ARMEMENT C. MINISTRE DES FINANCES.

ARRÊT

« LE CONSEIL D'ÉTAT,

Considérant que la Société requérante tend à faire résoudre par le Conseil d'État la question de savoir si la Société Générale d'Armement est en droit de réclamer à l'État la somme assurée sur le corps du voilier *Général-de-Boisdeffre* contre tous dommages survenant à ses navires par accidents et fortunes de guerre, selon contrat passé le 20 avril 1917 entre cette Compagnie et le Président de la Commission exécutive des assurances contre les risques maritimes de guerre à ce délégué par le ministre des Finances ;

Considérant que dans l'exploitation des services publics industriels dont il croit devoir assumer la gestion l'État se trouve vis-à-vis des usagers dans la même situation qu'un entrepreneur ordinaire à moins que la nature propre du service ou des clauses spéciales ne donnent aux accords individuels passés avec lesdits usagers un caractère de véritable contrat administratif ;

Considérant que si l'État, par les décrets des 11 et 13 août 1914, ratifiés par la loi du 10 avril 1915 en vigueur lors de la passation dudit contrat, a, dans le but de faciliter le ravitaillement du pays, créé un service national d'assurances et institué à cet effet une Commission exécutive, il n'a pas entendu gérer ce service dans des conditions différentes de celles où fonctionnent les entreprises d'assurances privées ; que les accords passés par l'intermédiaire de cette Commission avec les assurés n'ont pas le caractère administratif, mais constituent des contrats de droit commun ; qu'ainsi la requête soulève un débat qu'il n'appartient pas à la juridiction administrative de connaître et, dès lors, n'est pas recevable ;

Décide :

La requête susvisée de la Société Générale d'Armement est rejetée. »

Du 23 décembre 1921. — M. Edmond Laurent, rapp. ;

M. Rivet, comm. du gouv. ; Mes de Ségogne (pour la Société Générale d'Armement) et Labbé (pour le ministre des Finances), avocats.

Observations. — L'arrêt rendu par le Conseil d'État intervient à un moment où les contestations relatives à l'assurance des risques de guerre touchent à leur fin. Il mérite pourtant d'être signalé, car il marque le désir très net du Conseil de ne pas réclamer pour la juridiction administrative la compétence des contestations relatives aux contrats passés par l'État dans les conditions mêmes où un entrepreneur ordinaire aurait pu les passer. L'État assureur des risques de guerre s'est laissé assigner par les assurés devant le Tribunal de commerce de la Seine, sans soulever l'incompétence de ce Tribunal (v. notamment Seine, 7 mai 1919, ce Rec., XXXII, p. 110 ; 5 décembre 1919 et 23 décembre 1920, *ibid.*, XXXII, pp. 395 et 589). Cette compétence commerciale a permis aux assurés d'assigner devant le même tribunal les assureurs des risques de navigation et l'État assureur des risques de guerre et ainsi de ne pas courir le risque de décisions contradictoires. Le Tribunal de commerce de la Seine a eu pourtant à connaître dans une affaire de l'exception d'incompétence qui a été soulevée devant lui. Il l'a rejetée par son jugement du 18 juin 1918 (ce Rec., XXXII, p. 392) (1). Il a été jugé également que l'État peut être assigné devant les tribunaux judiciaires soit comme transporteur (Poitiers, 26 mai 1919, ce Rec., XXXII, p. 63 ; Nantes, 2 août 1919, *ibid.*, XXXII, p. 445 ; Nantes, 25 avril 1921, *Rec. Nantes*, 1921. 1. 57), soit comme affréteur pour le paiement de surestaries (Havre, 9 septembre 1920, ce Rec., XXXIII, p. 73).

Mais toutes ces décisions émanaient des tribunaux judiciaires et on aurait pu penser que le Conseil d'État, saisi de la contestation par un adversaire de l'État, affirmerait sa compétence. Il n'en a rien été et le Conseil d'État a décidé au contraire qu'il ne connaîtrait pas du règlement des indemnités d'assurance. (V. Thaller, *Traité de droit commercial*, 5e éd., n° 183 ; Gombeaux, *La condition juridique de l'État commerçant et industriel*, 1904).

La décision est très caractéristique, car l'assurance des risques de guerre par l'État a été instituée dans un

(1) V. aussi Paris, 20 juillet 1921, *infrà*, p. 768.

intérêt public pour suppléer aux défaillances des initiatives privées et le service créé a eu ainsi jusqu'à un certain point le caractère de service public. Il faut ajouter que si l'arrêt a été rendu à propos d'un contrat d'assurance conclu sur l'application de la loi du 10 avril 1915, l'assurance est devenue obligatoire pour les navires de plus de 500 tonneaux de jauge (loi du 19 avril 1917) et le contrat conclu a pris ainsi certains caractères du contrat administratif.

Le Conseil d'État se base sur les caractères de la gestion du service par l'État : L'État a été dans la situation d'un entrepreneur d'assurances ; il n'a pas entendu gérer son service dans des conditions différentes de celles où fonctionnent les assurances privées ; donc, les contrats passés par lui constituent des contrats de droit commun et la juridiction administrative n'a pas à en connaître.

Certains de ces arguments prêtent à discussion. L'organisation du service d'assurances d'État n'était pas une organisation commerciale. L'État s'engageait notamment à restituer des bénéfices. D'autre part, le service avait été organisé dans un intérêt général. Mais ce qui entraîne la décision du Conseil d'État, c'est le mode de fonctionnement du service.

Remarquons toutefois que le Conseil d'Etat, en renvoyant ces contestations devant les tribunaux judiciaires, ne se prononce pas sur la compétence respective du tribunal civil et du tribunal de commerce. Il y a là une question qui reste juridiquement douteuse, bien qu'en pratique l'État ait accepté la compétence du tribunal de commerce (v., sur la compétence du tribunal civil, Seine, 7 février 1919, ce Rec., XXXII, p. 101).

G. R.

COUR D'APPEL DE PARIS

16 mars 1921

Immunité de juridiction. Office Suisse des Transports extérieurs. Affrètement.

Les Tribunaux français sont incompétents pour connaître d'une action intentée au Gouvernement fédéral suisse et con-

cernant des accords en vue d'un transport par mer passés avec l'Office Suisse des Transports extérieurs, agissant dans un but politique exclusif de toute idée de spéculation.

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL SUISSE ET COLONEL DE RÉGNIER C. LAKHOWSKY.

Le Tribunal de commerce de la Seine avait rendu, le 26 décembre 1919, le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

... Sur l'exception d'incompétence tirée de l'immunité de judiriction :

Attendu que les défendeurs exposent que l'indépendance réciproque des États souverains s'oppose à ce que les tribunaux d'un pays jugent les actes d'un pays étranger ; qu'ils prétendent et font plaider que, dès lors, ce Tribunal ainsi que tout autre tribunal français serait incompétent *ratione personæ* pour connaître du litige ;

Mais, attendu que s'il est exact que les États souverains, tel l'État fédéral suisse, jouissent d'une indépendance absolue vis-à-vis des autres États, à l'autorité desquels ils ne sauraient être soumis, et ce, par application des principes essentiels du droit des gens, il convient d'observer que cette immunité de juridiction n'existe qu'autant qu'il s'agit d'actes ayant le caractère de souveraineté ou d'actes administratifs, actes de la puissance publique ;

Attendu que tel n'est pas le cas en l'espèce ; qu'il ne s'agit point en effet d'un contrat d'affrètement conclu par le Gouvernement fédéral suisse, agissant *de jure imperii*, pour la sauvegarde ou les intérêts de l'État, mais au contraire d'un contrat essentiellement commercial, conclu *de jure gestionis ;*

Attendu que les dispositions même de l'arrêté du Conseil fédéral, en date du 6 mars 1917, constitutif de l'Office central pour le transport de marchandises à importer ou à exporter de Suisse, confirment le façon certaine le caractère juridique de l'acte de gestion fait en l'espèce par le Gouvernement fédéral par l'intermédiaire de l'Office suisse des Transports extérieurs, agent commercial agissant au nom et pour le compte de la Confédération, c'est-à-dire sous le

contrôle, la couverture et la responsabilité de la Confédération suisse même ;

Attendu que s'il peut être vrai qu'antérieurement aux récentes hostilités, les Gouvernements belligérants ou neutres n'avaient point coutume de se livrer à des actes fréquents de gestion pour procurer à leur nationaux les denrées ou matières premières requises par les populations civiles et par eux-mêmes dans le commerce, il convient d'observer que le nouveau processus généralement établi du fait des hostilités mêmes a notamment permis aux tribunaux ordinaires français de juger tous litiges intervenant entre particuliers et l'État français agissant en tant qu'affréteur, assureur maritime ou transporteur par voie de fer ;

Attendu, enfin, qu'en affrétant à Lakhowsky des vapeurs permettant le transport de cacaos, facilitant le maintien de l'industrie chocolatière en Suisse, au reste non monopolisée, le Gouvernement fédéral a formellement renoncé à se prévaloir de l'immunité qu'il invoque aujourd'hui ; que non seulement il a pris soin, en effet, de faire établir le contrat, non point en son nom, mais en celui de l'Office suisse des Transports extérieurs, dont le représentant à Paris, distinct de son agent diplomatique, avait seul qualité, sauf en ce qui concernait les paiements, pour poursuivre l'exécution du contrat, objet du litige, mais encore pour prévoir (art. 8 du contrat) selon quelles règles seraient tranchés tous différends pouvant naître de l'interprétation ou de l'exécution du contrat litigieux ;

Attendu, d'autre part, que de Regnier, ès qualité de représentant de l'Office suisse des Transports extérieurs, ne peut valablement faire siennes les conclusions d'incompétence tirées de l'immunité de juridiction invoquée par le Conseil fédéral ; qu'il convient dès lors de rejeter l'incompétence *ratione personæ* soulevée par le codéfendeur ; .... »

Du 26 décembre 1919. — Prés. : M. Ménétrier.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Considérant que Lakhowsky fonde son action sur des accords qui auraient été conclus à Berne, le 8 octobre 1918, entre lui et l'Office suisse des Transports extérieurs, accords aux termes desquels il devait procurer à cet Office un fret

de 25.000 tonnes de Java à Cette, moyennant le prix de 1.275 francs par tonne ; qu'invoquant l'inexécution des engagements par lui prétendus, il a assigné en résiliation des conventions et en paiement de dommages-intérêts le Gouvernement fédéral suisse, pour le compte duquel aurait agi l'Office des Transports, et le colonel de Régnier, pris comme représentant en France de cet Office ;

En ce qui concerne le Gouvernement fédéral suisse régulièrement représenté aux débats :

... Considérant que, cité devant la juridiction française, le Gouvernement fédéral suisse décline sa compétence, en invoquant le principe du droit des gens qui s'oppose à ce que les tribunaux d'un pays connaissent d'une action intentée contre un État étranger et soient mis dans le cas de prononcer contre lui condamnation ; que ce principe, fondé sur l'indépendance réciproque des États, est universellement reçu et que rien dans l'attitude du Gouvernement suisse et dans ses relations avec Lakhowsky n'implique renonciation à son application ;

Considérant, néanmoins, que le Tribunal a écarté l'exception en jugeant que la convention qui forme l'objet du litige constituerait, non un acte politique dérivé de la puissance souveraine, mais une opération de commerce accomplie par l'État suisse comme acte de gestion ; qu'en tenant pour exact le fondement juridique de cette distinction, il est impossible d'admettre l'appréciation par laquelle les premiers juges l'ont appliquée aux faits du procès ; que les accords prétendus sur lesquels porte le débat n'avaient pas un but commercial, mais tendaient à assurer, pendant la guerre européenne, le ravitaillement de la nation suisse ; qu'ils répondaient à des préoccupations d'intérêt international et de politique intérieure excluant toute recherche de bénéfices et toute idée de spéculation ; qu'étant l'œuvre propre de l'Office suisse des Transports extérieurs, ils apparaissent, avec leur caractère d'utilité supérieure, dans l'acte gouvernemental du 6 mars 1917 qui, en instituant cet Office, se réfère expressément à l'arrêté du 3 août 1914 « concernant les mesures propres à assurer la sécurité du pays et le maintien de sa neutralité » ; que la juridiction française a, dans de telles conditions, le devoir de se déclarer incompétente ;

Considérant que vainement Lakhowsky prétendrait-il que

l'opération conclue par lui avec le Gouvernement suisse ayant pour objet un affrètement sous pavillon français ou, en tout cas, à destination d'un port français, aurait été régie par les décrets des 17 juillet et 30 septembre 1917, et se trouvait ainsi placée sous le contrôle du Gouvernement français ; qu'en admettant que les décrets dont il s'agit eussent été éventuellement applicables à l'exécution de l'entreprise, ils sont sans intérêt pour résoudre la question de compétence soumise à la Cour ; qu'ils ne laissent d'ailleurs apercevoir sur cette question aucun conflit entre la souveraineté de l'État français et celle de l'État suisse ; ... »

Du 16 mars 1921. — 1re Chambre. — Prés. : M. Paul André ; M. Wattinne, av. gén. (concl. conf.) ; plaid. : Mes Viviani (pour le Gouvernement fédéral suisse) et R. Renoult (pour Lakhowsky), avocats.

Observations. — Bien qu'elle rejette les motifs du jugement entrepris, la Cour de Paris est loin de condamner toute distinction, au point de vue de l'immunité de juridiction, entre les différents actes accomplis par les États étrangers. Sa décision est déterminée, au contraire, par le but politique qu'elle estimait avoir été envisagé par l'Office suisse des Transports extérieurs lorsqu'il avait passé les accords litigieux.

De même, la Cour d'appel de Rennes, réformant un jugement du Tribunal de commerce de Nantes, qui s'était déclaré compétent pour connaître d'un abordage entre un navire français et un navire anglais géré pour le compte du Gouvernement, avait basé sa décision sur le fait que ce dernier navire « était utilisé, non dans un but commercial et d'in- « térêt privé, mais dans un but d'intérêt politique, pour les « besoins de la défense nationale, en dehors de toute idée « de lucre et de spéculation « (arrêt du 19 mars 1919, ce Rec., XXXII, p. 345). Il s'agissait, dans cette espèce, d'un transport de blé et de laines.

Par contre, un jugement du Tribunal supérieur hanséatique, en date du 28 février 1921, s'est prononcé dans le sens de l'application absolue de la règle accordant l'immunité de juridiction aux Gouvernements étrangers (v. l'analyse de cette décision, *infrà*, p. 868, et les dissertations du Dr Brandis et du Dr Stammann, rapportées en note).

Voir aussi, sur la même question, Saint-Nazaire, 8 mai

1918, ce Rec., XXXII, p. 439 ; Bruxelles, 19 février 1895, *ibid.*, XI, p. 782 ; Cour d'Amirauté d'Angleterre, 7 mai 1873, *Journ. de dr. intern.* (Clunet), 1874, p. 36.

Les transports maritimes effectués par navires appartenant à des États étrangers, ou relatifs à des cargaisons appartenant à ces États, ne soulèvent pas seulement la question de la compétence au fond, mais encore celle des mesures conservatoires autorisées, notamment la saisie. Mais, à la règle de l'immunité de juridiction s'ajoute alors la règle, également applicable en droit interne, de l'insaisissabilité des biens d'État. Voir, sur ce point, les décisions citées sous le jugement du Tribunal de commerce du Havre du 9 septembre 1920, ce Rec., XXXIII, p. 73, § II.

Enfin, des décisions qui admettent que le caractère commercial de l'acte accompli par un État peut priver ce dernier du bénéfice de l'immunité de juridiction, il est intéressant de rapprocher celles qui se basent sur cette commercialité pour distraire l'État de la juridiction administrative, et le soumettre à la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire ; voir les notes sous l'arrêt du Conseil d'État du 23 décembre 1921, *suprà*, p. 760, et sous l'arrêt de la Cour d'appel de Paris, du 20 juillet 1921, rapporté ci-dessous.

COUR D'APPEL DE PARIS

20 juillet 1921

Assurances maritimes. Etat Compétence. — Commission administrative. Avis. Sursis à statuer.

Navire : « Vulcain ».

I. — *L'obligation d'assurance contre les risques maritimes de guerre imposée par la loi du 19 avril 1917 n'a pas porté atteinte à la compétence des tribunaux de droit commun pour connaître des litiges relatifs aux conventions d'assurance passés entre l'État et les particuliers.*

II. — *Le fait que la Commission de la Marine marchande contre les risques de guerre, simple organe consultatif de l'État assureur, a formulé un avis sur la question en litige*

entre l'État et l'assuré ne nécessite aucun renvoi préjudiciel de l'affaire devant la juridiction administrative.

SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT A LA MARINE MARCHANDE C. SOCIÉTÉ « LES AFFRÉTEURS RÉUNIS ».

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant qu'il résulte d'un certificat d'assurance délivré le 30 septembre 1918, par le Commissariat des Transports maritimes et de la Marine marchande, que l'État français a assuré à la Société des Affréteurs Réunis, sur corps du navire *Vulcain*, appartenant à ladite Société, la somme de 10 millions de francs, représentant la valeur dudit navire, et ce, moyennant une prime nette de 244.702 fr. 87 ; que, sur le montant de cette prime, la Société des Affréteurs Réunis réclame le remboursement d'une somme de 73.000 francs, à raison de l'immobilisation subie par le navire dans le port de Bordeaux, immobilisation nécessitée par l'installation de canons à son bord ;

Considérant que le sous-secrétaire d'État de la Marine marchande est appelant du jugement du Tribunal de commerce de la Seine qui s'est déclaré compétent pour connaître de cette demande, qu'il soutient que la loi du 19 avril 1917 instituant l'assurance obligatoire contre les risques de guerre pour les corps de navires français a organisé dans l'intérêt de la défense nationale un service public et que les contrats passés par l'exécution de ce service par l'État sont des contrats administratifs échappant à la connaissance des tribunaux de droit commun ;

Considérant que si l'obligation d'assurance imposée par la loi de 1917 est une mesure relevant de la puissance publique, elle est réalisée, dans les rapports de l'État avec les intéressés, par des conventions qui sont de véritables contrats d'assurance, comme tels réputés actes de commerce et dont le caractère essentiel n'est aucunement modifié par l'intervention de l'État comme partie contractante, qu'à ce point de vue n'apparaît aucune différence entre l'assurance obligatoire et l'assurance facultative qui avait été précédemment instituée par la loi du 10 avril 1915 ; qu'au surplus, toute difficulté se trouve écartée par les conventions mêmes qu'a souscrites l'État et qui portent (article 8 des conditions

générales) : Toutes les questions pouvant naître à l'occasion de la présente assurance seront tranchées d'après les dispositions du livre II, titre 10, du Code de commerce ;

Considérant, en ce qui concerne spécialement la réclamation donnant lieu au procès, que le sous-secrétaire d'État, appelant, objecte que la Commission de la Marine marchande contre les risques de guerre a décidé en principe, et par application de l'article 2, paragraphe 3, de la loi du 19 avril 1917, que le temps passé à l'installation de canons à bord d'un navire ne peut donner lieu à ristourne, la mise en place de cet armement devant assurer à l'armateur le bénéfice de la remise de prime prévue par le décret du 26 avril 1917 ; que le sous-secrétaire d'État soutient, à titre subsidiaire, que cette décision constitue un acte administratif sur la validité duquel le Conseil d'État devait être, avant tout débat au fond, appelé à statuer ;

Considérant que la Commission dont est invoquée l'autorité n'est qu'un organe consultatif de l'État assureur et que le ministre dont elle dépend ne saurait, en imposant l'avis qu'elle a formulé, prétendre trancher le litige que soulève l'application du contrat d'assurance, que l'avis dont il s'agit sera sans doute pris en telle considération que de droit par le Tribunal saisi de la demande, mais qu'il ne nécessite aucun renvoi préjudiciel de l'affaire devant la juridiction administrative ;

Par ces motifs, et adoptant ceux du Tribunal,

Confirme le jugement entrepris ;

Déboute le sous-secrétaire d'État, appelant, de ses demandes et conclusions ; le condamne à l'amende et aux dépens d'appel. »

Du 20 juillet 1921. — 1re Chambre. — Prés. : M. Paul André ; M. Wattinne, av. gén. ; plaid. : Mes Chairy (pour le sous-secrétaire d'État à la Marine marchande) et Raoul Rousset (pour les Affréteurs Réunis), avocats (1).

Observations. — L'arrêt rapporté confirme un jugement rendu par le Tribunal de commerce de la Seine, le 5 février 1920. Ce Tribunal s'était déjà prononcé dans le même sens, par jugement du 18 juin 1918 (ce Rec., XXXII, p. 392).

D'autre part, un arrêt récent du Conseil d'État, en date du

(1) Communication de Me Lejoindre, avoué près la Cour, Paris.

23 décembre 1921 (*suprà*, p. 760), décide de même que la juridiction administrative ne peut pas connaître des contestations relatives aux contrats passés par l'État en sa qualité d'assureur des risques maritimes de guerre.

Il convient de remarquer que l'arrêt de la Cour de Paris a été rendu à l'occasion d'une assurance souscrite sous le régime de la loi du 19 avril 1917, instituant l'assurance obligatoire. On pouvait prétendre en tirer la conséquence que le contrat avait pris ainsi certains caractères du contrat administratif (v. la note sous l'arrêt du Conseil d'État du 23 décembre 1921, précité). La Cour de Paris écarte très nettement cet argument, et déclare qu'au point de vue du caractère essentiel du contrat, qui constitue un acte de commerce, il n'y a « aucune différence entre l'assurance « obligatoire et l'assurance facultative qui avait été précé- « demment instituée par la loi du 10 avril 1915 ».

En fait, l'intérêt pratique de la question s'était trouvé assez étroitement limité, « l'État français, lorsqu'il était « assureur des risques de guerre, ayant toujours accepté « d'être assigné devant les mêmes tribunaux que les assu- « reurs des risques ordinaires » (E. Audouin, *L'assurance contre les risques de guerre... pendant la guerre 1914-1918* ce Rec., XXXIII, p. 240). En principe, la valeur des décisions citées n'en demeure pas moins fort grande. Tout d'abord, en effet, elles viennent à l'appui de la thèse d'après laquelle l'assurance maritime a toujours le caractère commercial, même dans le cas où l'une des parties contractantes n'est pas un commerçant et ne s'est pas proposé un but lucratif ; voyez Paris, 27 juillet 1920, ce Rec., XXXIII, p. 36, et la note. En second lieu, elles confirment la tendance de la jurisprudence à étendre la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire aux diverses manifestations de l'activité économique de l'État ; voyez Havre, 9 septembre 1920, *ibid.*, XXXIII, p. 73, et la note.

COUR D'APPEL DE RENNES

25 avril 1921

Abordage. Décision du tribunal maritime commercial. Chose jugée.

Navires : « Railleuse » et « Alfred ».

Le Tribunal de commerce ne saurait relever à la charge d'un capitaine, pour le déclarer responsable d'un abordage, une prétendue faute d'appréciation, lorsque le Tribunal maritime commercial a décidé que ce capitaine avait manœuvré correctement et qu'il n'était pas coupable du délit visé à l'article 2 de la loi du 10 mars 1891.

Cap. Layec c. Guihot.

ARRÊT

« La Cour,

Considérant que, le 1er juillet 1919, vers une heure du matin, la goëlette *La-Railleuse*, appartenant au capitaine Théodore Layec, a abordé le remorqueur *Alfred*, appartenant au sieur Jules Guihot, entrepreneur armateur demeurant à Lorient ; que cet abordage a eu pour conséquence de graves avaries au remorqueur *Alfred*, ainsi que son immobilisation pendant un certain temps ; que le sieur Guihot a assigné le capitaine Layec pour s'entendre condamner à payer, après expertise, la somme de 3.900 francs pour réparation du dommage causé ; que, pour faire échec à cette demande, Layec a invoqué le cas de la chose jugée comme acquise à son profit ; qu'en effet, le Tribunal maritime commercial, devant lequel le capitaine Layec a comparu à l'occasion de la collision survenue entre son navire *La-Railleuse* et le remorqueur *Alfred*, a jugé que, en fait, la manœuvre du capitaine Layec avait été correcte dans la circonstance et que, en droit, ce fait ne constituait pas le délit prévu à l'art. 2 de la loi du 10 mars 1891 ;

Considérant que le Tribunal de Lorient n'a pas admis cette exception et a décidé que si la manœuvre exécutée par Layec a été jugée correcte par le Tribunal maritime commercial, Layec n'en a pas moins commis, au point de vue

marin, une faute d'appréciation, faute engageant sa responsabilité, et que, par conséquent, il doit être tenu des conséquences pécuniaires de l'abordage ;

Considérant que cette décision ne peut être maintenue ; que le capitaine Layec a été traduit devant le Tribunal maritime commercial spécial comme responsable de l'abordage en exécution des prescriptions de l'article 2, § 1er, de la loi du 10 mars 1891, qui punit toute infraction aux règles prescrites sur la route à suivre ou les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment ; que le Tribunal compétent a décidé, en fait, que la manœuvre du capitaine Layec était correcte ; en droit, que le fait qui lui était reproché ne constituait pas le délit prévu par l'article 2 de la loi du 10 mars 1891 ; que, à l'unanimité, il a été déclaré non coupable ; que tous les éléments de faute ont été soumis au Tribunal maritime commercial de Lorient, compétent, qui a déclaré que, en fait et en droit, il n'avait commis aucune faute ; que des éléments de faute ne peuvent plus, dès lors, être relevés devant la juridiction civile ; qu'il y a chose jugée en faveur du capitaine Layec ;

Par ces motifs,

Déboute le sieur Guihot de sa demande de dommages-intérêts ; et faisant droit à la demande de Layec, qui réclame des dommages-intérêts pour la saisie injustifiée de son navire, qui a été saisi le 1er juillet et n'a pu repartir que le 12 juillet, condamne Guihot à payer à Layec la somme de 500 francs à titre de dommages-intérêts. »

Du 25 avril 1921. — Prés. : M. Plédy ; M. Guillot, av. gén. ; plaid. : Mes Le Moyne, du barreau de Lorient (pour Layec) et Leborgne (pour Guihot), avocats.

Observations. — Voyez Rouen, 30 juin 1920, ce Rec., XXXIII, p. 41, et la note ; Rouen, 1er février 1921, *ibid.*, XXXIII, p. 338.

Dans l'espèce rapportée ci-dessus, le fait invoqué devant la juridiction civile comme base de la responsabilité du capitaine n'était pas une contravention à une prescription réglementaire déterminée, mais une « faute d'appréciation ». La Cour n'en a pas moins jugé que la question ne pouvait plus être discutée, étant donné que le Tribunal maritime commercial, statuant sur l'application de la loi du 10 mars 1891, art. 2 (ce Rec., VI, p. 622), avait déclaré le capi-

taine non coupable. Ladite loi ne vise pourtant que des infractions aux règles *prescrites* sur les feux, les signaux, la route à suivre et les manœuvres, et ces règles n'ont pas prévu toutes les circonstances possibles. Le Règlement de 1897 (ce Rec., XII, p. 636) dit même expressément, dans son article 27, qu'il peut y avoir lieu de s'écarter des règles qu'il formule. On pouvait soutenir qu'une « faute d'appréciation » ne rentre pas dans les faits visés par la loi de 1891 et, par suite, n'était pas écartée par la sentence d'acquittement. La Cour de Rennes semble donc avoir poussé à ses extrêmes limites, et peut-être même au delà, le respect de la chose jugée.

COUR D'APPEL DE RENNES

23 juin 1921

Consignataire du navire. Manquants. — Clauses d'exonération. Loi canadienne. — Clause d'irresponsabilité des manquants. Portée.

Navire : « Alston ».

I. — *Le consignataire du navire, agent de l'armement substitué au capitaine, a comme ce dernier l'obligation de délivrer la totalité des marchandises indiquées au connaissement.*

Sa responsabilité à cet égard n'est pas couverte par le fait que le déchargement et l'emmagasinage auraient eu lieu sous le contrôle de la douane.

II. — *Est nulle, sous l'empire de la loi canadienne, la clause du connaissement qui tendrait à dispenser le capitaine de surveiller la cargaison, en l'exonérant notamment des pertes résultant de vols sur terre ou sur mer.*

III. — *La clause du connaissement qui exonère le capitaine des manquants dus à certaines causes, et spécialement au vol, ne saurait avoir pour effet de dégager la responsabilité d'un consignataire du navire qui ne fournit aucune explication sur la disparition des colis non représentés.*

Frenzer-Bonet c. Société Commerciale de Saint-Nazaire et Société de Consignation et de Transit.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que le steamer *Alston*, parti de St-Jean (Canada) avec 257 caisses de conserves de homard à destination de Frenzer-Bonet, arriva à St-Nazaire, en mai 1919, et délivra sa cargaison à la Société Commerciale de cette ville, laquelle en fit opérer le déchargement par sa filiale, la Société de Consignation et de Transit ; que, quand le réclamateur se présenta avec ses connaissements pour recevoir des Sociétés consignataires ses marchandises, il n'obtint livraison que de 248 caisses, parmi lesquelles 14 présentaient un manquant de 416 boîtes, de sorte qu'il existait un manquant total de 1.472 boîtes, à raison duquel l'appelant assigna les intimées en paiement de 3.234 fr. 80 ; que, par le même exploit, Frenzer-Bonet demandait la rectification des comptes de déchargement des navires *Alston* et *Frémona* ; que, par jugement du 12 mai 1920, le Tribunal de commerce de St-Nazaire a nommé un expert à l'effet d'apurer ces comptes de déchargement, mais a débouté Frenzer-Bonet de sa demande relative aux boîtes manquant ; que cette décision n'est frappée d'appel que sur ce dernier point ;

Attendu que la Société Commerciale et sa filiale ont reçu la cargaison du navire en leur qualité de consignataires, agents de l'armement, et que, substituées au capitaine, elles avaient comme lui l'obligation de délivrer la totalité des marchandises indiquées au connaissement, dont elles sont responsables depuis le moment où le chargeur les a confiées au capitaine, jusqu'à la délivrance au destinataire ; qu'il est, par suite, sans intérêt d'examiner s'il est exact, comme le porte le jugement, que le déchargement et l'emmagasinage aient eu lieu sous le contrôle de la douane ;

Attendu que ni le consignataire, ni le capitaine, ne sauraient invoquer le gros temps subi par le navire pour expliquer la disparition de 1.472 boîtes, puisqu'elles se trouvaient dans la cale, tous panneaux fermés, à l'abri des coups de mer ;

Attendu que les intimées invoquent vainement la clause du connaissement par laquelle le capitaine déclare s'exonérer des pertes, dommages ou avaries résultant de l'acte de Dieu, des voleurs sur terre et sur mer, de l'insuffisance des emballages, etc. ; qu'en effet, cette clause tendrait à exoné-

rer le capitaine de surveiller la cargaison à lui confiée, c'est-à-dire de son principal devoir ; que le connaissement est régi par la loi canadienne de 1910, par référence expresse à cette loi imprimée dans la marge en caractères rouges ; que, dans cette inscription, on lit ce qui suit : « Lorsque le connais-« sement contient une clause, convention, ou engagement « par lesquels.... c) les obligations du capitaine et des offi-« ciers, des agents, des serviteurs de tous navires..... d'avoir « à préserver la marchandise et la délivrer proprement, « sont en quelque sorte amoindries, affaiblies ou non exécu-« tées, telle clause, convention ou engagement sera illégale, « nulle et sans valeur et sans effet, à moins qu'elle ne soit « en conformité avec d'autres prévisions dudit Act » ;

Or, attendu que les intimées n'invoquent pas d'autres prévisions dudit Act, permettant de considérer la clause du connaissement qu'elles invoquent comme étant en conformité avec elles ;

Attendu, d'autre part, que l'on remarque dans le connaissement une clause frappée à la machine à écrire et qui est ainsi conçue : « Emballages insuffisamment forts pour « maintenir le contenu embarqué entièrement aux risques « des propriétaires. Le navire ne répond pas des manquants, « avaries, ou de quelques réclamations que ce soit » ; or, cette clause a été rayée et la rature approuvée, ce qui démontre que l'on a entendu laisser toute responsabilité au navire ou à ses représentants, qui sont en l'espèce les intimées, consignataires chargées de la livraison ;

Attendu enfin que, même à supposer valable la clause du connaissement invoquée par les deux Sociétés, le capitaine et, par suite, celles-ci, resteraient tenus de justifier des causes de la disparition de 1.472 boîtes métalliques non représentées ; qu'en effet, s'il en était autrement, l'énumération interminable des prétendus motifs d'exonération serait superflue, puisqu'il suffirait au capitaine ou à ses représentants de prétendre qu'ils ne répondent pas des manquants, sans avoir aucune explication à fournir au réclamateur ; que ce procédé serait trop simpliste pour qu'il ait pu être admis par les parties ; que, d'autre part, il tendrait à permettre au capitaine ou à ses représentants de voler la marchandise à eux confiée sans encourir la moindre responsabilité, ce qui serait monstrueux et par suite absolument inadmissible ;

Or, attendu que les intimées n'indiquent pas les circonstances de temps ni de lieu dans lesquelles les boîtes auraient été volées, ni aucun soupçon pouvant se porter sur les auteurs de ces soustractions ; que, dès lors, elles ne sont pas fondées dans leur exception opposée à la demande ;

Par ces motifs,

Réforme en partie le jugement entrepris rendu le 12 mai 1920 par le Tribunal de commerce de St-Nazaire ;

Déboute les intimées de leurs conclusions et les condamne solidairement à payer à Frenzer-Bonet la somme principale de 3.234 fr. 80 pour les causes sus-énoncées, et ce, avec les intérêts de droit du jour de la demande ;

Maintient le jugement dans ses autres dispositions ;

Ordonne la restitution de l'amende ;

Condamne solidairement les Sociétés intimées aux dépens. »

Du 23 juin 1921. — Prés. : M. Savidan ; M. Guillot, av. gén. (concl. conf.) ; plaid. : Mes H. Galibourg, du barreau de Saint-Nazaire (pour Frenzer-Bonet) et Leborgne (pour la Société Commerciale de Saint-Nazaire et la Société de Consignation et de Transit), avocats (1).

Observations. — I. — Sur la responsabilité du consignataire du navire en raison des manquants à la livraison, voir la dissertation en note sous l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix du 18 mai 1921, ce Rec., XXXIII, p. 358.

II. — Sous l'empire de l'Harter Act, dont l'article 2 contient des dispositions analogues à celles de la loi canadienne visées par le jugement rapporté, il a été jugé de même que sont nulles les stipulations tendant à exonérer l'armateur ou le capitaine des conséquences d'un défaut de surveillance des marchandises, et notamment d'un vol ; Marseille, 30 janvier 1920, ce Rec., XXXII, p. 455. Dans le même sens, arrêt de la Cour d'appel des Etats-Unis, 2e circ., du 15 juin 1909, *ibid.*, XXV, p. 418, qui décide que si une clause générale d'exonération du vol peut être valable, elle ne doit pourtant pas être interprétée comme applicable au cas où c'est une faute du navire qui a contribué au vol ou l'a facilité. — Voir aussi Cour du district sud de New-York,

(1) Communication de Me Galibourg, avocat à Saint-Nazaire.

7 avril 1908, *ibid.*, XXIV, p. 396, qui déclare nulle la clause d'un connaissement tendant à exonérer l'armateur de responsabilité en raison des vols commis par des personnes appartenant au bord.

III. — Les clauses d'exonération de responsabilité pour les pertes ou les avaries dues à des causes déterminées — clauses parfois peu distinctes de celles visant certaines catégories d'avaries (cf. Ripert, t. II, n° 1612) — laissent à la charge du transporteur la preuve que le dommage est dû à l'une des causes limitativement prévues, puisqu'il invoque une exception pour se libérer de son obligation de livrer les marchandises dans l'état où il les a reçues ; voir Anvers, 31 janvier 1905, ce Rec., XXI, p. 788 ; Cour suprême des États-Unis, 23 février 1909, *ibid.*, XXIV, p. 681 ; Cour de district de New-Jersey, 10 juin 1912, *ibid.*, XXVIII, p. 431.

En ce qui concerne la portée de ces clauses, il est généralement admis qu'elles ont seulement pour effet de mettre à la charge du réclamateur le fardeau de la preuve d'une faute du transporteur ; voir notamment, dans ce sens, Havre, 20 décembre 1886, 3 avril 1906 et 10 février 1914, ce Rec., II, p. 681, XXII, p. 38, et XXX, p. 67 ; Marseille, 22 juillet 1887, 31 juillet 1891, 14 mai 1895, 8 et 10 juillet et 23 octobre 1901, 9 novembre 1920, *ibid.*, III, p. 203, VII, p. 303, XI, p. 91, XVII, pp. 341, 590 et 593, XXXIII, p. 373 ; Cassation, 29 octobre 1890, *ibid.*, VI, p. 241 ; Bordeaux, 7 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 161 ; Majunga, 20 mars 1905, *ibid.*, XXI, p. 100 ; Rouen, 8 mars 1911, *ibid.*, XXVI, p. 788 ; Poitiers, 3 juillet 1916, *ibid.*, XXXI, p. 31 ; Cour d'appel des États-Unis, 2e circ., 29 juin 1908, *ibid.*, XXIV, p. 394 ; — rappr. Cassation, 9 novembre 1915, *ibid.*, XXX, p. 458 ; comp. Marseille, 19 mars 1909, *ibid.*, XXIV, p. 802.

Il en résulte que la responsabilité du transporteur est dégagée lorsque le fait générateur du dommage est l'un de ceux visés à la clause d'exonération, et que la cause de ce fait lui-même demeure inconnue ; Paris, 29 juin 1897, ce Rec., XIII, p. 12 ; Marseille, 6 août 1901, *ibid.*, XVII, p. 151.

Certaines décisions tendent, cependant, à ne pas limiter à la preuve la portée des clauses en question et à leur reconnaître un effet absolu ; voir Rouen, 13 mai 1891, ce Rec., VII, p. 122 ; Copenhague, 30 décembre 1905, *ibid.*, XXIII,

p. 121, — et notamment pour le cas de vol, Rouen, 17 novembre 1911, *ibid.*, XXVII, p. 835 ; Bruxelles, 8 mars 1907, *ibid.*, XXIII, p. 97 ; Anvers, 10 juin 1908, *ibid.*, XXV, p. 112 ; Trib. sup. hanséatique, 4 juillet 1907 et 3 mai 1910, *ibid.*, XXIII, p. 399, et XXVI, p. 377. La même interprétation peut s'expliquer d'ailleurs par la combinaison desdites clauses avec d'autres stipulant exonération de responsabilité des fautes des préposés de l'armateur ; voir Marseille, 4 avril 1910, *ibid.*, XXVI, p. 192 ; Aix, 25 mai 1921, *ibid.*, XXXIII, p. 372 ; Cour d'appel d'Angleterre, 6 juillet 1906, *ibid.*, XXII, p. 84 ; Anvers, 2 janvier 1908, *ibid.*, XXIV, p. 266.

COUR D'APPEL DE BORDEAUX

2 mai 1921

Assurance maritime. Conclusion du contrat. Arrêté d'assurance. Courtier d'assurances maritimes. Responsabilité.

Navire : « Lyman-Law ».

Le contrat d'assurance maritime est définitivement conclu dès que les agents des assureurs ont accepté l'ordre d'assurance du courtier, en signant l'arrêté d'assurance, alors même que la police n'a pas été dressée et que l'arrêté ne porte pas la désignation des Compagnies d'assurances.

Il n'y a pas lieu, par conséquent, au cas où ces Compagnies se refusent à signer la police et à remplir leurs obligations, de retenir la responsabilité des intermédiaires qui s'étaient chargés de faire couvrir l'assurance.

Bickel, Sedgwick Collins & Nilsen and C° et autres c. Frank B. Hall & C° et Assureurs.

Le Tribunal de commerce de Bordeaux avait rendu, le 9 octobre 1919, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le présent litige porte sur l'assurance de la

cargaison du voilier *Lyman-Law*, coulé le 12 février 1917 par un sous-marin ennemi ;

Attendu que deux questions principales se posent, la seconde étant subordonnée à la première ;

1° Y a-t-il eu assurance de la part des Compagnies d'assurances maritimes assignées ? Ont-elles à payer les sommes réclamées ?

2° Dans la négative, les intermédiaires sont-ils responsables en vertu du mandat d'assurer qu'ils avaient reçu et ont mal exécuté, et doivent-ils être tenus de réparer le dommage ?

En droit :

Attendu qu'il est de doctrine et de jurisprudence unanimes que le contrat d'assurance maritime n'est pas un contrat solennel ; qu'il est donc parfait et définitif par le seul accord des volontés ; que l'écrit, en l'espèce, est un instrument de preuve, mais non un acte indispensable à la validité du contrat ; que l'assurance peut donc exister sans la police ;

Attendu qu'en pratique, la rédaction et la signature de la police sont précédées d'un ordre d'assurance et d'un arrêté d'assurance qui constatent l'accord des parties ; que cet ordre et cet arrêté sont faits par les soins du courtier juré d'assurances maritimes ; que celui-ci est, en général, seul en rapport direct avec les agents des assureurs qui interviennent d'abord personnellement, et ne découvrent souvent leurs Compagnies qu'au moment de la rédaction et de la signature de la police, en répartissant alors entre elles les sommes assurées ; qu'ainsi, les assurés et les Compagnies d'assurances ne sont jamais en rapports directs et que les uns et les autres ne traitent que par l'intermédiaire de leurs mandataires ; que la responsabilité de ces intermédiaires se trouve ainsi forcément engagée ;

En fait :

Attendu qu'en l'espèce Frank B. Hall & C°, de New-York, avaient donné mandat à Sedgwick Collins & Nilsen, de Paris, d'assurer les risques maritimes et de guerre sur cargaison du *Lyman-Law* ; que Sedgwick Collins & Nilsen avaient donné le même mandat à Bickel, courtier juré d'assurances à Bordeaux, et que Bickel s'était adressé aux agents d'assurances de Ramel et Rosehorn, Laval et Allard ; que, le 11 novembre 1916, un ordre d'assurance fut établi par le courtier

Bickel et paraphé par les trois agents précités en regard de la somme souscrite par chacun d'eux et des conditions de primes ; que cet ordre d'assurance est ainsi conçu : « Monsieur Bickel, courtier juré d'assurances, voudra bien assurer au nom de M. Sedgwick Collins & Nilsen, Limited, sur charbons des navires à voiles *Tuburham* et *Lyman-Law* pour des États-Unis sur l'Atlantique aller à Barcelone sur charbons primes maritimes f. p. à deux pour cent guerre un pour cent, 20.000 francs E. R., 50.000 francs A. L., 100.000 francs A. A. », les initiales en regard des sommes étant de la main des agents d'assurances avec leurs paraphes ; qu'après précisions nouvelles fournies par les assurés, notamment sur la destination du *Lyman-Law* qui était changée, Palerme étant substitué à Barcelone, et l'ordre d'assurance étant modifié, en conséquence, avec nouveaux paraphes des agents, le 30 novembre 1916, tous les éléments essentiels du contrat étant réunis et l'accord de principe étant intervenu, Bickel arrêtait l'assurance et écrivait à Sedgwick Collins & Nilsen : « La présente lettre vous servira d'arrêté, « vous confirmant que j'ai couvert voilier *Lyman-Law* « voyage États-Unis sur Atlantique Palerme Italie risques « maritimes 2 % risques de guerre prime 1 % somme cou- « verte 170.000 francs » ; et que, de leur côté, Sedgwick Collins & Nilsen confirmaient par télégramme et par lettre à Frank B. Hall à New-York cette assurance de 170.000 francs sur cargaison du *Lyman-Law* ;

Attendu qu'en présence de ces faits et documents rapprochés des principes rappelés ci-dessus, il est incontestable qu'au regard des assurés le contrat d'assurance apparaissait comme parfait et définitif ; qu'ils étaient en droit de se croire bien et valablement assurés, la rédaction de la police qui devait suivre ne créant pas le contrat, mais ne faisant qu'en constater l'existence et en préciser les conditions de détail ;

Mais, attendu qu'au regard des Compagnies d'assurances mises en cause, il n'en est pas de même ; qu'elles soutiennent n'avoir jamais accepté ni conclu l'assurance précitée ; qu'elles prétendent même l'avoir ignorée ; qu'aucune preuve n'est rapportée d'une signature ou d'un engagement quelconque pris par l'une d'elles à ce sujet ; que, dans l'ordre d'assurance paraphé par les agents, le nom des Compagnies d'assurances ne figure pas ; que chaque agent peut

représenter et représente en général plusieurs Compagnies ; qu'aucune d'elles n'ayant été désignée, aucune n'ayant été personnellement engagée, aucune ne saurait être tenue ; qu'à leur égard, l'assurance est inexistante ; qu'il y a lieu, en conséquence, de les mettre purement et simplement hors de cause ; qu'ainsi, les intermédiaires restent seuls en présence des assurés ;

Attendu dans ces conditions qu'à la double question posée ci-dessus, il y a lieu de répondre comme suit ;

1° Y a-t-il eu assurance de la part des Compagnies d'assurances assignées ; ont-elles couvert le risque litigieux et doivent-elles toujours les sommes réclamées ?

Non, puisqu'on ne rapporte aucune preuve d'un engagement de leur part ;

2° Les intermédiaires sont-ils responsables en vertu du mandat d'assurer qu'ils avaient reçu et qu'ils ont mal exécuté, et doivent-ils être tenus de réparer le dommage ?

Oui, puisque par le fait de ces intermédiaires les assurés ont pu se croire valablement assurés alors qu'ils ne l'étaient pas ;

Attendu, dès lors, qu'il ne s'agit plus que de délimiter la part de responsabilité de chacun de ces intermédiaires ;

Attendu qu'en ce qui concerne Sedgwick Collins & Nilsen, il est incontestable que vis-à-vis de Frank B. Hall, dont ils avaient reçu le mandat d'assurer la cargaison du *Lyman-Law*, ils sont responsables de l'assurance de 170.000 francs qu'ils leur ont annoncée comme couverte par leurs lettre et télégramme précités, alors qu'elle ne l'était pas ; qu'en ce qui concerne Bickel, il est responsable dans les mêmes conditions vis-à-vis de Sedgwick Collins & Nilsen en vertu de sa lettre précitée du 30 novembre tenant lieu d'arrêté d'assurance, alors qu'il est impuissant de faire valoir cette assurance ; que, pour ces deux premiers intermédiaires, leurs réponses de mandataires à leurs mandants ont été trop nettes et trop catégoriques pour qu'il y ait un doute sur leur engagement ; que leur responsabilié doit être maintenue ;

Attendu qu'en ce qui concerne les agents d'assurances, la question est plus délicate ; qu'ils semblent bien liés par l'ordre d'assurance précité qu'ils ont par deux fois revêtu de leurs paraphes ; que c'est à tort qu'ils soutiennent que ce n'était là qu'une simple indication de taux de primes sans

engagement, alors qu'en réalité l'ordre et l'arrêté d'assurance n'interviennent qu'au moment où l'accord est réalisé ; qu'ils étaient donc bien engagés ; que, cependant, la rédaction de ces pièces est suivie d'ordinaire assez rapidement de la rédaction de la police ou de l'engagement des assureurs ; que, pour cela, il faut que les agents, à la diligence du courtier, désignent les Compagnies qu'ils entendent engager et chiffrent l'engagement de chacune d'elles ; or, qu'en l'espèce, plusieurs mois s'écoulèrent sans que rien de cela ne fut fait ; qu'entre temps, la guerre sous-marine à outrance était déclarée par l'Allemagne, et poursuivie même contre les neutres ; que le taux des primes s'élevait à 8 %, de sorte qu'on comprend que le courtier et les agents d'assurances aient éprouvé quelque difficulté à faire accepter par les Compagnies d'assurances, le 8 février, au moment où la police définitive était enfin présentée, les conditions d'une assurance dont ils avaient accepté le principe trois mois auparavant sans avoir pris la précaution, ou du moins sans que la preuve en soit rapportée, de faire accepter par leurs Compagnies le principe de l'assurance ainsi arrêtée par eux ; qu'il y a eu de leur part une grave négligence ;

Attendu, en effet, que malgré les difficultés éprouvées du côté des assurés pour obtenir le texte définitif de la police, difficultés relevées par la correspondance et résultant surtout de la distance, puisqu'il fallait correspondre avec New-York, et des pourparlers engagés pour assurer une somme beaucoup plus forte sur le *Lyman-Law*, il semble que Bickel, d'une part, les agents d'assurances, d'autre part, n'auraient pas dû, après s'être engagés personnellement par l'ordre et par l'arrêté d'assurance, laisser s'écouler un temps aussi long sans régulariser les choses et surtout sans obtenir des assureurs un engagement leur permettant de répondre à l'engagement qu'eux-mêmes avaient pris et de couvrir l'assurance qui était arrêtée ; que le Tribunal estime qu'il y a eu de leur part faute commune, et que dans leurs rapports réciproques ils en devront supporter mutuellement les conséquences ;

Attendu, par suite, que vis-à-vis de Sedgwick Collins & Nilsen, Bickel devra être tenu de l'entier dommage se chiffrant par 170.000 francs, mais que vis-à-vis de lui, les agents d'assurances devront le relever indemne de la moitié

de la condamnation qui va le frapper, et ce, chacun au prorata de la somme par lui souscrite, c'est-à-dire de Ramel et Rosehorn pour 10.000 francs, Laval pour 25.000 francs, Allard pour 50.000 francs ;

Attendu que le Tribunal ne croit pas devoir s'arrêter à l'objection tirée de l'erreur commise par Bickel dans la désignation de la cargaison qui était en réalité du bois de charpente au lieu de charbon, car il est de principe que l'erreur n'est susceptible d'entacher l'assurance de nullité que si elle est de nature à diminuer l'opinion du risque ; qu'en l'espèce, cette erreur n'était pas de nature à diminuer dans l'esprit des assureurs l'opinion du risque, au contraire, le charbon étant plus dangereux à transporter en temps de guerre que le bois de charpente ; qu'enfin, cette objection devient secondaire du fait que par ailleurs l'assurance a été déclarée inexistante ;

Par ces motifs,

Met les Compagnies d'assurances purement et simplement hors de cause sans dépens ; condamne Sedgwick Collins & Nilsen à payer à Frank B. Hall & C° la somme de 170.000 francs, avec les intérêts de droit depuis le jour de la demande, et entiers dépens ainsi qu'aux frais de minute, enregistrement, expédition et signification du présent jugement ;

Condamne Bickel à relever Sedgwick Collins & Nilsen indemnes de la précédente condamnation en capital, intérêts et frais ; condamne Ramel et Rosehorn, Laval et Allard à relever Bickel indemne de la moitié de la précédente condamnation, et ce, de la manière suivante : de Ramel et Rosehorn pour 10.000 francs, Laval pour 25.000 francs, Allard pour 50.000 francs, avec les intérêts correspondants ;

Ordonne qu'il soit fait masse des dépens pour être mis pour 17/34 à la charge de Bickel, pour 2/34 à la charge de Ramel et Rosehorn, pour 5/34 à la charge de Laval, pour 10/34 à la charge de Allard ;

Dit toutes parties mal fondées dans le surplus de leurs conclusions, les en déboute ;

Dit que les frais de minute et d'enregistrement de ladite décision seront supportés par les parties dans les mêmes proportions, ceux d'expéditions et de signification du présent jugement devant rester à la charge de celle des parties qui les nécessitera. »

Du 9 octobre 1919. — Prés. : M. Babin.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que le voilier *Lyman-Law*, parti de New-York le 5 janvier 1917, à destination de Palerme, ayant été coulé par un sous-marin, la question soumise à la justice est celle de savoir si les Compagnies d'assurances ont couvert le risque en vertu d'un contrat ferme et définitif, et de rechercher, au cas de la négative, si des responsabilités peuvent avoir été encourues par les intermédiaires qui avaient mission de procurer l'assurance de la cargaison ;

Attendu que Frank B. Hall & C°, assureurs maritimes et courtiers d'assurances maritimes à New-York, s'étaient engagés à faire assurer cette cargaison ; que l'obligation contractée par eux à cet égard n'est pas douteuse et s'est manifestée par le mandat qu'ils ont donné à la Société Sedgwick Collins & Nilsen, à Paris ; qu'à son tour, cette Société a joué dans la circonstance un rôle analogue en s'adressant au courtier juré Bickel, à Bordeaux, qui fut spécialement chargé de se mettre en rapport avec les agents des assureurs et, effectivement, traita avec ces derniers, mais dans des conditions diversement interprétées et qui, *advenant le sinistre*, ont amené les Compagnies d'assurances à dénier tout engagement de leur part et à déclarer devant les premiers juges que, très légitimement, elles avaient refusé de signer la police tardivement présentée, ayant complètement ignoré si leurs agents avaient signé un arrêté d'assurance, et n'ayant reçu aucune communication à ce sujet ; que le Tribunal, ayant admis ce système de défense, a dû faire le départ des responsabilités encourues par les intermédiaires pour n'avoir pas abouti dans les démarches qui leur incombaient afin de couvrir le risque de la cargaison ;

Attendu que, devant la Cour, par l'effet des divers appels formés de part et d'autre, l'affaire se présente sous le même aspect et présente les mêmes contestations ; que pour la première fois cependant, une fin de non-recevoir est opposée à la demande de Frank B. Hall & C°, motif pris de ce qu'ils seraient sans intérêt au procès et ne peuvent plaider pour Caballero, de New-York, propriétaire de la cargaison, étant de principe que « nul en France ne plaide par procureur » ;

que l'exception soulevée au dernier moment ne paraît nullement justifiée et semble bien n'être qu'un moyen dilatoire pour retarder la solution des difficultés dont la Cour est régulièrement saisie ; qu'en admettant, d'abord, que l'exception soit de celles qui peuvent être pour la première fois soulevées devant le 2e degré de juridiction, parce que l'ordre public est intéressé, ensuite que Bickel qui, en première instance, n'a pas pris de conclusions contre Frank B. Hall, ait qualité pour la proposer, il convient et suffit de reconnaître que l'action introduite par le demandeur originaire est la conséquence de l'engagement qu'il avait pris de faire couvrir le risque pour la traversée du *Lyman-Law* ; que la cargaison ayant péri, c'est à bon droit qu'il demande à son mandataire, la Société Sedgwick Collins & Nilsen, l'exécution du mandat confié et, par suite, le paiement de la chose assurée ; que son intérêt n'est pas contestable, étant lui-même mandataire responsable au même titre et obligé de rendre compte au propriétaire de la cargaison, qui a lui-même engagé un procès devant la juridiction américaine ; que les Compagnies d'assurances, notamment les « Assurances de Paris », le « Lloyd de France » et la « Danske », refusant de payer la somme de 170.000 francs, ce refus, s'il est justifié, peut engager la responsabilité des intermédiaires ; que l'action de Frank B. Hall ayant dès lors pour base le droit à l'exécution d'un mandat confié, il n'est pas possible de dire que le demandeur qui a fait le procès est sans intérêt dans la cause et que la procédure ne vaut parce que « nul en France ne plaide par procureur » ;

Au fond :

Attendu que les premiers juges ont estimé que les agents des assureurs étaient liés par l'ordre et l'arrêté d'assurance versé aux débats ; qu'un engagement s'était formé, non pas provisoire, mais définitif, sans que cependant il soit possible, les Compagnies appelées à couvrir le risque n'étant pas désignées sur le document, de considérer que l'arrêté pouvait également obliger les Compagnies qui déclarent qu'elles ont refusé de signer la police parce qu'elles ont ignoré complètement l'ordre d'assurance et ce qui s'en est suivi entre le courtier Bickel et leurs agents ;

En ce qui concerne le caractère et la portée de l'arrêté d'assurance qui a été signé par les mandataires et représentants attitrés des Compagnies, portant la date du 11 no-

vembre 1916, et qui fut plus tard confirmé et rectifié, en ce qui concerne la désignation du lieu d'arrivée du navire :

Attendu que, manifestement, les agents des assureurs, en recevant à la Bourse l'ordre d'assurance du courtier Bickel, ont accepté l'assurance du *Lyman-Law* pour une somme de 170.000 francs, avec répartition du risque, soit 20.000 francs d'une part, et 50.000 francs d'autre part, et enfin, 100.000 francs, ce qui impliquait l'intervention de trois Compagnies pour la couvrir ; qu'en apposant leurs signatures, les agents promettaient l'assurance ; que cette conséquence de l'accord intervenu s'impose et se dégage nettement des diverses circonstances de la cause, si l'on écarte du débat des complications inutiles, qui ont été diversement interprétées, suivant les intérêts en jeu ; que le Tribunal, à bon droit, fait observer que l'assurance n'est pas un contrat solennel ; que, pour la conclure, la police n'est pas nécessaire, que l'arrêté suffit et fixe le point de départ des obligations qui en découlent ; que, vainement, dans l'espèce, pour contester le caractère définitif de ces obligations, il est prétendu, dans l'intérêt des Compagnies, que le courtier Bickel n'avait pas reçu le mandat formel de contracter l'assurance et avait simplement mission de préparer la convention et, notamment, de se renseigner sur le taux des primes, en attendant l'ordre définitif ; que la correspondance produite ne justifie pas cette prétention ; que, manifestement, si pour la somme de 400.000 francs, valeur qui avait été proposée pour l'assurance, on s'est heurté à des difficultés qui expliquent certaines imprécisions pouvant prêter à l'équivoque, il est bien certain, en ce qui concerne la somme de 170.000 francs applicable au voilier *Lyman-Law*, que Bickel a présenté *un ordre ferme, qui a été accepté comme tel* ; que Bickel est mal venu à soutenir que l'arrêté du 11 novembre était provisoire, subordonné, quant à ses effets, à la rédaction d'un contrat définitif, rédaction qui devait être différée jusqu'à la confirmation de l'ordre, puisque, le 30 novembre 1916, il écrivait à la Société Sedgwick Collins & Nilsen une lettre qui démontre péremptoirement le contraire, ladite lettre ainsi conçue : « La présente lettre vous servira d'arrêté, vous confirmant que j'ai couvert le voilier *Lyman-Law* voyage États-Unis v/Atlantique Palerme (Italie) ; risques maritimes 2 %, risques de guerre 1 %, somme couverte, 170.000 francs » ; qu'il n'était pas

possible d'indiquer plus nettement que le risque, pour le *Lyman-Law*, étant couvert, l'affaire était terminée ;

Attendu que le même courtier Bickel, bien que l'arrêté ne portât, selon l'usage, aucune désignation de Compagnies, savait parfaitement à quoi s'en tenir et n'ignorait pas quelles étaient les Compagnies représentées par les agents avec lesquels il avait traité et se trouvant liées par leurs mandataires ; que, dès le 18 novembre, pour satisfaire au désir de la Société Sedgwick Collins & Nilsen, il écrivait à cette dernière pour lui faire connaître que les Compagnies avec lesquelles il s'était entendu pour le risque étaient les « Assurances de Paris » et « le Lloyd de France » et la Compagnie la « Danske » ; que la lettre dans laquelle ces renseignements sont consignés est restée ignorée des premiers juges, ce qui explique leur décision, et les Compagnies dont il s'agit n'ayant pas hésité en première instance à affirmer qu'elles n'avaient pas soupçonné l'existence du contrat, rien ne permettait de conclure qu'elles avaient été avisées par leurs agents ; que des agents représentent souvent de très nombreuses Compagnies d'assurances ; que, dans l'espèce, Ramel et Rosehorn, Laval et Allard, qui, à certains égards, font cause commune avec les Compagnies qui sont au procès, ont déclaré formellement, dans leurs conclusions d'appel, qu'ils avaient informé lesdites Compagnies de l'ordre souscrit, ce qui, d'ailleurs, serait de peu d'importance, mais avaient également signalé à Bickel les noms des Compagnies qui devaient couvrir le risque, et ce, aussitôt après la signature apposée sur l'ordre d'assurance ;

Attendu qu'ainsi, la vérité se faisant jour devant le 2e degré de juridiction, le motif invoqué par le Tribunal pour mettre hors de cause lesdites Compagnies reste sans portée ; qu'au surplus, devant la Cour, la Compagnie « Danske », au vu des pièces produites, ne persiste pas dans son système et reconnaît que pour la somme de 100.000 francs, qui lui est attribuée dans la répartition du risque, elle a bien consenti, par l'intermédiaire d'Allard, son agent accrédité, à courir le risque de la cargaison du *Lyman-Law*, visé dans l'arrêté du 11 novembre, et est prête, s'il est jugé qu'il s'agit d'un ordre ferme d'assurance, à prendre la responsabilité de cet ordre et à couvrir le risque accepté par son agent ;

Attendu, en dernière analyse, que l'arrêté litigieux, même

envisagé comme opposable aux Compagnies parce que signé par les agents, est représenté comme entaché de nullité et ne pouvant produire aucun effet parce qu'il ne réalisait pas toutes les conditions essentielles pour sa validité ; qu'on fait observer notamment qu'on n'avait pas prévu une police rédigée aux conditions anglaises et qu'on n'avait pas indiqué la date du départ du navire, mais que les diverses critiques formulées dans cet ordre d'idées sont sans portée, les omissions constatées ne pouvant, en aucune façon, entraîner l'annulation du contrat ; qu'il convient simplement d'observer que l'ordre d'assurance signé par les agents des assureurs indique nettement, ce qui est essentiel et suffit, dans l'espèce, que la cargaison du *Lyman-Law* est assurée pour une somme de 170.000 francs, répartie entre les trois Compagnies aujourd'hui connues, qui n'ont pas ignoré l'assurance, l'ont acceptée et ne peuvent, le sinistre survenu, refuser de remplir leurs obligations ; qu'aucune nullité de la convention ne peut donc sérieusement être invoquée, étant admis que ce n'est pas la police revêtue des signatures qui, intervenant ultérieurement pour la régularisation, peut seule créer le lien de droit entre les parties ;

Par ces motifs,

Rejette, comme injustifiée, l'exception d'irrecevabilité soulevée par l'appelant, le courtier Bickel, et, disant droit de l'appel éventuel formé par la Société Sedgwick Collins & Nilsen, réforme le jugement entrepris en ce qu'il a mis hors de cause les Compagnies d'assurances les « Assurances de Paris », le « Lloyd de France » et la Compagnie « Danske » ; déclare lesdites Compagnies à bon droit assignées, comme étant tenues de payer l'indemnité d'assurance ; dit, en conséquence, que les intermédiaires, la Société Sedgwick Collins & Nilsen et le courtier Bickel, ainsi que les agents des assureurs, ne sauraient être déclarés responsables d'une faute quelconque, et, par suite, encourir aucune condamnation ; les relève de celles prononcées par le Tribunal ; condamne les Compagnies les « Assurances de Paris », le « Lloyd de France » et la Compagnie « Danske » à payer, suivant la répartition du risque, à la Compagnie Sedgwick Collins & Nilsen la somme de 170.000 francs ; dit qu'en exécution de l'ordre qu'elle a reçu et pour remplir son mandat, la Société Sedgwick Collins & Nilsen devra en faire compte à Frank B. Hall & C°, si mieux elle n'aime

à la décharge de ce dernier en verser le montant au propriétaire de la cargaison ; met hors de cause les Compagnies « North China » et la « Neerlandische » appelées par erreur au procès, puisqu'elles n'ont, en aucune façon, participé au contrat litigieux ; et, rejetant comme mal fondées toutes les autres demandes, fins et conclusions des parties, condamne solidairement les « Assurances de Paris », le « Lloyd de France » et la Compagnie « Danske » en tous les dépens de première instance et d'appel ; fait mainlevée des amendes consignées. »

Du 2 mai 1921. — Prés. : M. Cumenge ; M. Mettas, av. gén. ; plaid. : Mes Boubès (pour Bickel), Duthil (pour Sedgwick Collins & Nilsen), Léopold Dor, du barreau de Marseille (pour F. B. Hall & C°), Laîné (pour le Lloyd de France et les Assurances de Paris), P. Daunizeau (pour la Compagnie Danske) et Sarazy (pour Allard, de Ramel et Laval), avocats.

Observations. — Des faits assez compliqués qui ont donné lieu à cet arrêt se dégage une question juridique très nette : à quel moment faut-il considérer comme conclu le contrat d'assurance, lorsqu'il a été dressé avant la police un arrêté d'assurance ?

Le contrat d'assurance maritime n'est pas un contrat solennel. Il doit être prouvé par écrit, comme la plupart des contrats maritimes, et la police est en fait toujours rédigée, d'après un type déterminé. Mais ce formalisme qui règne dans la pratique commerciale ne s'impose pas aux parties (Trib. civ. Seine, 17 février 1919, ce Rec., XXXII, p. 101). L'article 332 du Code de commerce indique les mentions qu'il considère comme essentielles. C'est une simple indication donnée aux parties et elles restent libres de ne mettre dans leur écrit que les mentions indispensables pour la détermination des valeurs et des risques et de rédiger cet écrit sous une forme quelconque (Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, nos 2215, 2224 et 2235). Il faut en conclure que l'assurance peut être établie par la production d'un acte écrit quelconque qui n'aurait pas les formes et ne porterait pas les indications de la police. La doctrine est unanime en ce sens (Desjardins, VI, n° 1133 ; de Valroger, III, n° 1332 ; Lyon-Caen et Renault, VI, n° 1176 ; Georges Ripert, II, n° 2235). L'arrêté d'assurance peut donc consti-

tuer une police véritable, c'est-à-dire servir de moyen de preuve du contrat, s'il a été accepté par les deux parties et porte les indications suffisantes. V. Havre, 12 février 1913, *Rec. Havre*, 1913. 1. 156.

Le Tribunal et la Cour d'appel sont d'accord sur ce point. Mais l'arrêt réforme le jugement parce que les premiers juges ont décidé que l'arrêté d'assurance avait bien aux yeux de l'assuré le caractère d'une preuve parfaite du contrat, mais n'était pas opposable aux assureurs qui n'avaient pas signé cet arrêté et déclaraient ne pas l'avoir connu. En fait, l'arrêté était signé des agents des assureurs. Les agents n'avaient pas désigné les Compagnies et il manquait ainsi aux yeux du Tribunal un élément essentiel du contrat. La Cour d'appel a trouvé au contraire dans les faits de la cause la preuve que les trois Compagnies d'assurances intéressées avaient été informées et que les agents avaient indiqué ces Compagnies au courtier. A défaut de cette preuve, il eût été difficile de décider que les assureurs étaient tenus par l'acceptation de l'ordre par leurs agents. En effet, il est indiqué dans les motifs du jugement que ces agents représentaient plusieurs Compagnies et qu'il était par suite impossible de savoir au nom de quelle Compagnie ils avaient traité. (Comp. Havre, 29 juin 1885, ce Rec., I, p. 376).

Sur la formation et la preuve du contrat d'assurance en droit anglais, voir le *Marine Insurance Act* de 1906, art. 22, écartant le *slip* quand il n'y a pas de police.

En ce qui concerne le courtier d'assurances, dont la responsabilité avait été retenue en première instance, l'arrêt ne peut qu'être approuvé. Aucune loi spéciale ne détermine les devoirs des courtiers maritimes, lorsqu'ils souscrivent un contrat d'assurance pour le compte d'un tiers ; leur responsabilité envers leurs mandants est uniquement soumise aux règles des articles 1992 et 1382 du Code civil (Cassation, 6 février 1865, *Sirey*, 1865. 1. 167). Or, en l'espèce, la Cour n'a pas relevé de faute de la part du courtier dans l'exécution de son mandat, et il résulte de sa décision qu'aucun préjudice n'a été subi par l'assuré. Rappr. Bordeaux, 25 mars 1918, *Rec. Bordeaux*, 1918-1919. 1. 219.

G. R.

COUR D'APPEL DE BORDEAUX

6 juin 1921

Assurances maritimes. Preuve. Police et actes antérieurs. — Fausse déclaration. Fardeau de la preuve. — Nullité de l'assurance (art. 348, C. com.). Renonciation tacite.

Navire : « Mina ».

I. — *Le contrat d'assurance maritime est monumenté par la police et c'est au texte de cette police qu'il faut se référer pour savoir quelles sont les déclarations qui ont dû être faites par l'assuré.*

Une fois la police signée, on ne saurait faire état, pour déterminer les obligations contractées, de l'ordre d'assurance auquel la police est venue se substituer.

II. — *La preuve de la fausse déclaration incombe à l'assureur et l'article 14 de la police française sur facultés de 1888 (1) n'a pas pour effet de déplacer le fardeau de la preuve.*

III. — *La nullité de l'article 348 du Code de commerce peut être couverte par l'encaissement volontaire de la prime par l'assureur après connaissance de la cause de nullité* (sol. impl.).

Assureurs c. Faure frères.

Le Tribunal de commerce de Bordeaux avait rendu, le 18 mars 1920, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, pour résister à la demande de Faure frères en délaissement de la cargaison du *Mina* et en paiement des sommes assurées, les Compagnies d'assurances soutiennent

(1) L'article 14 de la police française sur facultés de 1888 est devenu, avec une modification de pure forme, l'article 13 de l'imprimé du 15 novembre 1919 (ce Rec. XXXII, p. 452).

que l'assurance est nulle par application de l'article 348 du Code de commerce ;

Attendu que l'article 348 du Code de commerce dispose que « toute fausse déclaration de la part de l'assuré qui « diminuerait l'opinion du risque ou en changerait le sujet « annule l'assurance » ;

Attendu que les assureurs prétendent que le navire *Mina* leur a été déclaré par Faure frères comme « voilier neuf première cote Veritas », tandis que ce bateau n'était ni neuf ni de première cote au Veritas, mais bien un navire vieux et non coté, de sorte que les assurés ont fait une fausse déclaration qui a diminué l'opinion du risque et qui entraîne la nullité de l'assurance ;

Attendu que s'il est exact que l'ordre d'assurance qui a précédé l'établissement de la police porte : *Mina*, voilier neuf première cote Veritas, il convient de remarquer par contre que cette mention ne figure pas sur la police elle-même ;

Or, attendu que le contrat d'assurance est monumenté par la police qui en précise les termes, en fixe les conditions et constitue le seul instrument de preuve, que c'est au texte de cette police qu'il faut se référer pour savoir quelles sont les déclarations qui ont été faites par les assurés, acceptées par les assureurs, et qui doivent être prises en considération pour l'évaluation du risque ; qu'une fois la police établie et signée, on ne saurait faire état de l'ordre d'assurance, ni des lettres ou écrits antérieurs, reflétant l'évolution des pourparlers auxquels la police s'est substituée en arrêtant et fixant définitivement les clauses du contrat ; qu'ainsi, si les indications « voilier neuf première cote Veritas » étaient une des conditions essentielles de l'assurance, il appartenait aux assureurs de les faire figurer sur la police litigieuse ; qu'en l'absence de cette mention sur la police, ils ne sauraient en principe s'en prévaloir contre les assurés ;

Attendu que cette considération suffirait à rendre la prétention des assureurs mal fondée, mais qu'au surplus Faure frères font observer avec raison que la double indication précitée fût-elle une condition substantielle de l'assurance, et eût-elle été mentionnée sur la police, il appartiendrait aux assureurs de rapporter la preuve de sa fausseté ; que c'est à tort que les assureurs invoquent l'article 14 de la

police pour essayer de se décharger de cette preuve, car cet article vise la remise, par les assurés, des pièces justificatives de la réalité et de la valeur des pertes et avaries pour en obtenir le paiement, mais non un renversement de la preuve en matière de fausse déclaration ; c'est à celui qui prétend que la déclaration est fausse à l'établir, la fraude en droit français ne se présumant pas ;

Or, attendu que les assureurs ne font pas cette preuve ; qu'ils allèguent bien que le *Mina* était un très vieux bateau, autrefois appelé *Ophir* ; mais que l'examen et la critique des documents présentés à l'appui de cette assertion ne permettent pas de conclure à sa certitude, ni même à sa vraisemblance ; le tonnage notamment n'était pas le même pour le *Mina* et pour l'*Ophir*, de sorte qu'on ne saurait prendre en considération l'hypothèse émise sur ce point par les assureurs ;

Attendu que ceux-ci, produisant alors les registres du Veritas, font remarquer que le *Mina* n'a obtenu ni une première cote, ni une cote quelconque, puisqu'il n'y figure pas ; que la déclaration « première cote Veritas » est donc fausse ;

Attendu que pour répondre à cette assertion, Faure frères produisent d'abord la lettre du 26 octobre 1918, de l'armateur Landa, leur écrivant : « *Mina* est une grande « goëlette neuve de 160 tonnes, elle aura avant sa mise en « charge une première cote au Veritas français » ; que si cette lettre, faisant ressortir la bonne foi, d'ailleurs non discutée, de Faure frères, ne saurait être opposée par eux, parce qu'elle émane d'un des principaux intéressés dans la perte du *Mina*, il y a cependant lieu d'en rapprocher les documents suivants :

1° La déclaration du bureau Veritas en date du 27 décembre 1918, ainsi conçue : « Nous nous empressons de vous « faire savoir que suivant télégramme reçu de notre bureau « de Fort-de-France, le navire *Mina* vient d'être classé en « première cote, c'est-à-dire trois trois I-I. » ;

2° La lettre en date du 18 février 1919 de l'agent du bureau Veritas à Fort-de-France écrivant : « Le deux-mâts *Mina*, visité en novembre 1918, a obtenu la cote 3/3-I-I-A. » ;

3° Un extrait de la lettre adressée par l'agent du bureau Veritas à Fort-de-France à la direction du Veritas à

Paris, dans laquelle on lit : « Il reste acquis que pour « notre bureau le *Mina* a été classé ; l'expertise a « donné des résultats satisfaisants pour motiver la proposi- « tion 3/3 A I-I, le bateau visité étant en parfait état, vous « pouvez faire connaître aux assureurs que le *Mina* a eu « la cote indiquée plus haut » ;

4° Le rapport de l'expert établissant d'abord que la coque était en parfait état « de conservation », que les membrures étaient absolument sèches, la doublure, le calfatage, le chevillage en bon état ; enfin que la goëlette était en parfait état de navigabilité ;

Qu'il résulte de ces documents que si le *Mina* ne figure pas en fait sur le registre du Veritas parce qu'il a péri avant qu'on l'y ait inscrit, il apparaît certain qu'il y aurait figuré avec la cote 3/3 A-I-I, c'est-à-dire la première cote, et que l'état du navire visité et expertisé avant le départ était tel, qu'on peut le considérer comme ayant obtenu cette première cote, et comme étant en aussi bon état de navigabilité qu'un voilier neuf ; que, par conséquent, la double indication portée sur l'ordre d'assurance ne saurait en réalité être considérée comme une déclaration fausse ayant diminué l'opinion du risque ; qu'ainsi la prétention des assureurs ne saurait être admise ;

Attendu enfin qu'en s'appuyant sur un arrêt de la Cour de cassation en date du 10 novembre 1851, qui décide « qu'un contrat d'assurance entaché de vices ou d'irrégu- « larités susceptibles d'en entraîner la nullité, peut être « validé, conformément à l'article 1338 du Code civil, soit « par un acte de confirmation ou ratification, soit par « l'exécution volontaire du contrat, après que la cause de « nullité a été connue, et spécialement que la nullité d'un « contrat d'assurance maritime est couverte, si l'assureur « a volontairement encaissé le prix convenu après avoir « eu connaissance de la cause de nullité », Faure frères font remarquer que postérieurement au délaissement, à son refus et à l'assignation du 9 mai, en pleine connaissance de cause, par conséquent, les assureurs ont encaissé les primes en mai, juin et juillet, exécutant ainsi le contrat, couvrant la nullité, se rendant par là irrecevables à soulever le moyen, et jugeant eux-mêmes leur procès, comme l'avaient d'ailleurs fait les assureurs du corps qui ont payé sans protestations, bien que plusieurs d'entre eux, assureurs également des

facultés, continuent à figurer comme défendeurs dans l'instance actuelle ;

Attendu que sans attribuer à cet argument de Faure frères plus de valeur qu'il n'en peut avoir, étant donné les conditions dans lesquelles ont été encaissées les primes, et l'attitude de protestation prise et maintenue par le Comité des Assureurs, il suffit d'observer que ces derniers ont évidemment commis une imprudence qui vient simplement renforcer les raisons ci-dessus données du mal-fondé de leur résistance ;

Attendu, dans ces conditions, qu'il y a lieu de faire droit aux conclusions de Faure frères ;

Par ces motifs,

Pour fruit du délaissement qui leur a été fait, condamne les Compagnies d'assurances assignées à payer à Faure frères, pour les causes ci-dessus énoncées, la somme souscrite par chacune d'elles et portée à l'assignation ;

Les condamne en outre à payer les intérêts à dater du 19 mars 1919, et ce en tant que de besoin à titre de dommages-intérêts ;

Les condamne enfin en tous les dépens, ainsi qu'aux frais de minute, enregistrement, expédition et signification du présent jugement. »

Du 18 mars 1920. — Prés. : M. Segrestaa.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que le 5 décembre 1918, par l'intermédiaire du courtier Blanchy, les Compagnies d'assurances maritimes « Norske Lloyd », « Comptoir maritime » et autres s'obligeaient à couvrir contre tous risques un chargement de rhums pour le voyage de Fort-de-France à Marseille, le transport devant être effectué par la goëlette *Mina*, dont Landa était propriétaire, le chargement étant assuré pour le compte de Faure frères ; que, le 4 janvier 1919, l'échouement du navire sur les côtes d'Espagne ayant entraîné la perte de la plus grande partie de la cargaison, Faure frères, à la date du 9 mai 1919, durent assigner les Compagnies en validité du délaissement et paiement des sommes assurées, s'étant heurtés à l'opposition des Compagnies prétendant

que le contrat, aux termes de l'article 348 du Code de commerce, était entaché de nullité parce que les assurés avaient fait une fausse déclaration qui avait diminué l'opinion du risque ; que, dans l'espèce, cette fausse déclaration aurait consisté à dire que la goëlette *Mina* était un voilier neuf, première cote Veritas, long cours, alors que l'état de vétusté du navire, construit en 1901, n'était pas douteux ; que s'il avait pu être l'objet d'une proposition de première cote Atlantique, cette proposition n'avait pas été acceptée, ce qui devait amener à penser que ces indications inexactes n'avaient été données que pour obtenir une prime avantageuse et, en tous cas, à décider que même en admettant la bonne foi des assurés, la faute commise ne pouvait qu'engager leur responsabilité et justifier l'annulation de la police à leurs torts et griefs ;

Attendu que les premiers juges ont repoussé cette prétention des Compagnies qui, d'après les circonstances de la cause, ont cherché par ce moyen à se soustraire à une obligation qui leur incombe sans conteste ; qu'à la vérité, les indications critiquées se trouvent formulées dans l'ordre d'assurance ; mais que l'ordre, fût-il accepté, ne saurait être pris en considération quand l'accord définitif se trouve monumenté par la police ; que celle-ci, en fixant les conditions du contrat, fait seule la loi des parties ; qu'on n'y retrouve pas l'indication : « *Mina*, voilier neuf, première cote Veritas », d'où il suit que les assureurs qui ont signé la police ne peuvent soutenir qu'ils n'avaient consenti à couvrir le risque qu'à cette double condition ; que si l'ordre d'assurance peut, dans certains cas, à défaut de police, lier les parties, il n'en est plus de même quand la police est représentée, car alors c'est elle seule qui détermine la portée, le caractère et l'étendue des obligations contractées ; qu'on ne saurait admettre que nulle modification ne peut être apportée à l'ordre d'assurance et prétendre que la police doit être la reproduction intégrale de l'ordre d'assurance, ce qui la rendrait d'ailleurs inutile, et qu'en cas de dissemblance, c'est l'ordre d'assurance qui doit régler la situation respective des parties ;

Attendu que l'article 348 du Code de commerce s'inspire de cette pensée que si la déclaration inexacte qui doit entraîner la nullité de la convention n'avait pas été faite, l'assurance n'aurait pas été consentie, soit que la déclaration ait

été faite de mauvaise foi, soit qu'elle ait été faite par inattention ou imprudence, l'assuré en toute hypothèse n'ayant qu'à s'en prendre à lui-même si, en cas de sinistre, les assureurs se déclarent dégagés de toute obligation ;

Or, attendu que, dans l'espèce, il n'est nullement démontré que les Compagnies n'auraient pas assuré si Faure frères n'avaient pas, dans l'ordre d'assurance, spécifié qu'il s'agissait d'un navire neuf et coté au Veritas ; que si cette double condition avait été envisagée comme indispensable, constituant un élément essentiel du contrat et servant de base à la fixation de la prime, elle eût certainement fait l'objet d'une déclaration spéciale insérée dans la police ; que son absence prouve bien que l'opinion du risque ne lui était pas subordonnée, étant d'ailleurs très vraisemblable que d'un commun accord, il fut jugé inutile de reproduire dans la police des indications qui pouvaient éventuellement faire l'objet de contestations ;

Attendu, dès lors, que le Tribunal a fait bonne justice en décidant que le contrat litigieux échappait aux critiques formulées par les Compagnies et était à considérer comme valable, l'article 348 du Code de commerce ne lui étant pas applicable ;

Attendu qu'étant admis que seule la police fait la loi des parties, il paraît inutile de rechercher, au vu des nombreux documents versés aux débats, si la goëlette *Mina*, d'après les mentions qui se retrouvent dans les actes successifs de transmission, d'après les mesurages qui ont été opérés, les tonnages comparés, ne serait pas ce même voilier dénommé *Ophir*, construit en 1901, qui, à une certaine époque, avait changé de nom, pris celui de *Mina*, et ne mériterait pas par conséquent le qualificatif de « navire neuf », ou si au contraire l'*Ophir* et le *Mina* ne sont pas deux navires distincts entre lesquels aucune confusion ne serait possible ; qu'il est également sans intérêt de rechercher s'il est exact que le *Mina* n'a jamais été coté au Veritas, si la proposition dont il fut l'objet après expertise pour la première cote fut acceptée et peut être assimilée à l'acquisition définitive de cette cote qui devait être régulièrement publiée au registre ; que toute discussion à ce sujet est superflue si l'on considère que la police est muette à cet égard et qu'il s'agit de considérations accessoires n'ayant pas été envisagées comme raisons déterminantes du contrat d'assurance ;

Attendu que, cela étant, la fin de non-recevoir opposée par Faure frères aux Compagnies d'assurances est aussi sans intérêt au procès ; qu'elle ne paraît pas au surplus pleinement justifiée car, s'il est exact que les primes ont été encaissées soit antérieurement, soit postérieurement à l'assignation, cet encaissement ne saurait être invoqué comme ayant pu couvrir la nullité de l'assurance ; qu'il s'agit, en effet, de primes dont le versement n'a pas été réclamé par les Compagnies mais qui ont été encaissées par un courtier et comprises dans un compte global, ce qui n'a pas permis aux assureurs d'être avertis de cet encaissement et par suite ne permet pas de conclure à une renonciation au droit de se prévaloir des dispositions de l'article 348 du Code de commerce ; que, dès lors, la demande des Compagnies pouvait être soumise à l'examen du Tribunal, mais qu'il suffit en définitive de constater que cet examen révèle nettement que le contrat du 5 décembre 1918, par lequel Faure frères ont assuré le chargement de la goëlette *Mina*, est valable et doit recevoir sa pleine et entière exécution ;

Par ces motifs, et ceux non contraires des premiers juges, qu'elle adopte,

Déclare les Compagnies d'assurances maritimes mal fondées dans leur appel ; les condamne à remplir leurs obligations dérivant d'un contrat dont la validité n'est pas contestable ;

Confirme en conséquence le jugement entrepris, et rejetant comme mal fondées toutes autres demandes, fins et conclusions des parties, condamne les Compagnies appelantes à l'amende et en tous les dépens de première instance et d'appel. »

Du 6 juin 1921. — Prés. : M. Cumenge ; M. Mettas, av. gén. ; plaid. : Mes Sarazy (pour les assureurs) et Delmont, du barreau de Paris (pour Faure frères), avocats.

Observations. — I. — Le contrat d'assurance maritime n'est pas un contrat solennel et aucune forme spéciale n'est prévue destinée à faire la preuve de la convention.

L'ordre donné par le courtier ou par l'assuré et accepté par l'assureur, quelle que soit sa forme, peut constituer le contrat d'assurance. C'est ainsi qu'il a été jugé que l'arrêté d'assurance qui précède ordinairement la police, visé par les agents d'assurances, engage les Compagnies (Tribunal de

commerce de Bordeaux, 9 octobre 1919, et arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux, du 2 mai 1921, navire : *Lyman-Law*, *suprà*, p. 779). Mais, dans les décisions rapportées ici, le Tribunal et la Cour ont décidé que lorsque l'arrêté est suivi d'une police, ce sont les énonciations contenues dans la police, à l'exclusion de toutes autres qui ont pu les précéder, qui doivent être retenues.

II. — Dans l'espèce, les assureurs reprochaient aux assurés d'avoir fait une fausse déclaration en indiquant que la marchandise allait voyager sur un navire neuf alors que le navire était un vieux navire ; ils prétendaient que la preuve que la déclaration n'était pas fausse incombait à l'assuré et ils basaient cette prétention sur les termes de l'article 14 de la police d'assurance, ainsi conçu : « Toutes pertes et ava-« ries à la charge des assureurs sont payées comptant « quinze jours après la remise complète des pièces justifi-« catives, au porteur de ces pièces et de la présente police, « sans qu'il soit besoin de procuration ».

Les assureurs faisaient plaider que l'on devait comprendre dans les « pièces justificatives » prévues par l'art. 14 de la police tous documents de nature à établir que la déclaration d'assurance avait été sincère et exacte. L'article 14 aurait eu pour effet de décharger l'assureur du fardeau de la preuve pour tous les cas prévus par l'article 348 du Code de commerce.

C'est avec raison, à notre avis, que le Tribunal et la Cour de Bordeaux ont rejeté cette manière de voir. L'art. 14 se réfère uniquement aux pièces à fournir pour justification de la perte et laisse intact le principe que la fraude ne se présume pas et qu'il appartient à celui qui l'invoque, pour s'exonérer de son obligation, d'en rapporter la preuve.

III. — Il est universellement admis, en doctrine et en jurisprudence, que la nullité prévue par l'art. 348 du Code de commerce n'est pas d'ordre public et que cette nullité peut être couverte par l'exécution volontaire conformément aux dispositions de l'art. 1338 du Code civil. Or, l'encaissement volontaire des primes est un mode d'exécution du contrat.

Mais il faut, conformément à l'arrêt rendu le 10 novembre 1851 par la Cour de cassation (*Dalloz*, 1851. 1. 324), que la prime ait été requise et encaissée par l'assureur

après connaissance de la cause de nullité, et l'encaissement fait par le courtier, s'il n'a pas permis aux assureurs de se rendre compte de l'objet de cet encaissement, ne donne pas aux assurés le droit de considérer qu'il y a de la part des assureurs renonciation à se prévaloir de la nullité de l'assurance (1).

COUR D'APPEL DE BORDEAUX

12 décembre 1921

Clause de non-responsabilité des fautes du capitaine. Validité. — Connaissement. Signature (défaut de). Griffe.

Navire : « Pena-Cabargua ».

I. — *La clause du connaissement qui exonère l'armateur de la responsabilité des fautes du capitaine est valable, et sa portée ne doit pas être limitée à un simple renversement du fardeau de la preuve.*

Cette clause couvre notamment les fautes d'arrimage.

II. — *L'acceptation de la clause de négligence par le chargeur résulte de l'apposition sur le connaissement de la griffe de ce chargeur au-dessous de la mention « conforme aux conditions du verso ».*

Cap. Munguia c. Vergez-Marcenat.

Le Tribunal de commerce de Bordeaux avait rendu, le 1er mars 1921, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Vergez-Marcenat assigne le capitaine Munguia, pris tant en son nom personnel que comme représentant légal du vapeur *Pena-Cabargua*, en homologation du rapport des experts Lerequier, Delpuch et Aymar, et pour fruit en paiement de 146.636 fr. 75, plus 5.000 francs de dommages-intérêts ;

(1) Communication de M. H. Lureau, docteur en droit, Bordeaux.

Attendu que le rapport d'expertise aux pièces n'est contesté par personne ; que, par les faits et les chiffres, il établit que les avaries et les pertes litigieuses sont dues pour un tiers à la fortune de mer, pour deux tiers au vice d'arrimage ; que seule la question de responsabilité est discutée ; que les armateurs du *Pena-Cabargua* soutiennent qu'ils ne sauraient être rendus responsables du vice d'arrimage, parce que la faute en incombe au capitaine qui seul peut être recherché à cet égard, l'arrimage étant essentiellement dans ses attributions, et eux-mêmes étant exonérés de toute responsabilité pour faute de leurs préposés par la clause « négligence » de leur connaissements, ainsi conçue :

« Art. 7. — L'entreprise ne répond pas des pertes, des dommages produits par des actes, de quelque nature ou espèce juridique qu'ils soient, du capitaine, des équipages, bateliers, employés ou agents des armateurs ou consignataires du navire, que les marchandises soient à flot ou à terre, les intéressés renonçant expressément à exiger de l'entreprise quelque responsabilité civile, indirecte ou subsidiaire que ce soit qui naîtrait des lois » ;

Attendu que deux questions se posent ;

Sur la validité de la clause de négligence :

1° Attendu, en ce qui concerne les fautes personnelles, que la doctrine et la jurisprudence sont unanimes à considérer qu'on ne peut s'en exonérer sans porter atteinte à l'ordre public ; qu'en ce qui concerne les fautes des préposés, la doctrine est divisée et la jurisprudence, après avoir été opposée aux clauses d'exonération, puis après avoir hésité, paraît, depuis une vingtaine d'années, avoir en majeure partie adopté la thèse de leur validité, à la suite de toute une série d'arrêts de principe de la Cour de cassation ; que, néanmoins, malgré le respect dû à cette haute juridiction et malgré cette jurisprudence étayée sur des considérations fort respectables tirées de la liberté des conventions, du jeu des assurances, du taux des frets et de la protection du commerce maritime français, le Tribunal de céans, après l'expérience des dix dernières années, à la suite des constatations multiples, concordantes et décisives qu'il a pu faire dans l'examen des très nombreux litiges qui lui ont été soumis, a acquis la conviction et a eu sous les yeux la preuve que donner à cette clause la portée absolue que lui attribue la jurisprudence précitée, c'est aboutir fatale-

ment, en pratique, à des conséquences morales, économiques et contractuelles déplorables au point de vue privé et funestes à l'intérêt public ; qu'au point de vue moral, la fuite devant la responsabilité et la certitude de l'exonération entraînent l'indifférence, le défaut de surveillance, l'incurie, le laisser-faire de la part des supérieurs, par suite, la paresse, la mauvaise volonté, le gaspillage, le manque de soin, le sabotage de la part des inférieurs, comme conséquence : le coulage, l'avarie, la perte des marchandises, et, chose beaucoup plus grave en présence de l'impunité presque certaine, le vol cyniquement organisé ; car le transporteur qui a pris à charge des objets à transporter, qui les détient et seul a les moyens ou la possibilité de les protéger, peut s'en désintéresser, puisque cette jurisprudence admet que, par application de la clause de négligence, il n'est pas responsable des actes délictueux commis par ses préposés, ou que ses préposés ont laissé commettre (Cass., 26 octobre 1898 ; Marseille, 12 janvier 1900 ; Douai, 5 décembre 1899 ; Cass., 25 octobre 1899) (1) ; qu'au point de vue économique, après l'effrayante destruction de richesses survenue au cours des cinq dernières années de guerre, en présence de la pénurie actuelle et du prix de toutes denrées, marchandises, objets fabriqués ou manufacturés, il est urgent d'enrayer, par tous les moyens possibles, toutes pertes et destructions inutiles nouvelles ; or, le transporteur maritime couvert par la clause de négligence se désintéresse de la perte ou de la destruction des marchandises qu'il transporte, et il estime même que le propriétaire de ces marchandises peut s'en désintéresser aussi, ou même y avoir un avantage pécuniaire, s'il est remboursé de leur valeur par les assureurs ; la conséquence fatale de cet état d'esprit est une funeste destruction de richesses, sans profit pour personne et au grave détriment de la collectivité ; qu'enfin, au point de vue contractuel, soit dans le domaine purement juridique, soit en considération de la loyauté commerciale, les conséquences ne sont pas moins graves, car les transporteurs pourront à leur gré exécuter ou ne pas exécuter leurs contrats, ou les exécuter si mal que cela équivaudra à une inexécution, et cela sans que les chargeurs ou réceptionnaires aient un recours contre eux et puissent les rap-

(1) V. ce Rec., t. XV, pp. 293, 606 et 780.

peler au respect des engagements pris ; qu'il y a lieu de remarquer, en effet, que les grandes Compagnies de navigation, simples personnes morales, pures entités juridiques, ne pourront jamais tenir leurs engagements et exécuter leurs obligations que par les personnes physiques de leurs préposés, or, que, si elles se sont d'avance exonérées de toute responsabilité concernant les actes de ces préposés, elles pourront toujours soutenir que l'inexécution ou la mauvaise exécution résulte d'un acte de préposé, de sorte qu'il leur sera loisible de tenir ou non, à leur gré, leurs engagements et que la clause d'exonération stipulée par les personnes morales pour les fautes de leurs préposés équivaut, pratiquement et juridiquement, à l'exonération de leurs propres fautes et à leur libération pure et simple de toutes obligations contractuelles, c'est-à-dire à une transformation abusive du contrat synallagmatique en contrat unilatéral ; qu'ainsi, tant au point de vue contractuel qu'au point de vue quasi-délictuel, une Société anonyme ou une Compagnie de navigation, qui ne peut agir que par préposé, qui ne peut donc commettre de faute qui ne soit pas faute de préposé dont elle s'est trouvée exonérée, se trouvera par là-même exonérée de ses propres fautes, ce qui, en vertu du principe rappelé au début de la discussion pour les fautes personnelles et universellement admis, paraît contraire à l'ordre public ;

Attendu que, pour ces raisons, il semble qu'au lieu de donner à la clause de négligence la portée absolue qui aboutit à de pareilles conséquences, alors qu'aucun texte impératif ne l'impose au juge, il soit plus équitable et meilleur, tant dans l'intérêt privé que dans l'intérêt public, de ne lui attribuer que la portée relative au renversement du fardeau de la preuve, ainsi que l'a admis une partie de la jurisprudence ;

Attendu qu'à l'encontre de cette thèse et à l'appui de leurs prétentions, les armateurs du *Pena-Cabargua* invoquent des arguments de texte qu'il n'est pas inutile d'examiner ;

Attendu que ces textes sont l'article 222 du Code de commerce, aux termes duquel « le capitaine est responsable des « marchandises dont il se charge ; il en fournit une recon- « naissance ; cette reconnaissance se nomme connaisse- « ment » ; l'article 230 du Code de commerce, en vertu duquel « la responsabilité du capitaine ne cesse que par la

« preuve d'obstacles de force majeure », et l'article 216 du Code de commerce, qui édicte que « tout propriétaire de « navire est civilement responsable des faits du capitaine » ; que les armateurs entendent déduire de ces textes que légalement le capitaine seul est responsable personnellement des marchandises dont il a pris charge en signant le connaissement, responsabilité qui ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure, et eux-mêmes n'étant que civilement responsables des faits du capitaine, ne sont pas personnellement et directement responsables légalement des marchandises elles-mêmes ; que si ces marchandises ne sont pas délivrées à destination, la présomption légale de faute qui pèse sur le capitaine couvre les armateurs et que s'ils se sont exonérés de leur responsabilité civile pour les faits et fautes du capitaine, la clause de négligence les libère entièrement, la loi n'ayant pas édicté leur responsabilité personnelle directe ;

Mais, attendu qu'une première remarque s'impose, c'est que pour la saine intelligence de ces articles 222 et 230, il est nécessaire de se reporter à l'époque de leur rédaction, c'est-à-dire au temps de la navigation à voiles, où le capitaine était un personnage dont la situation était égale, sinon supérieure, à celle de son armateur ; qu'il possédait un patrimoine rendant sa responsabilité pécuniaire réelle et effective ; qu'il jouissait d'une autonomie, d'une autorité et d'une indépendance que nul ne songeait à lui contester, alors qu'il restait des mois et quelquefois des années loin du contrôle et de la surveillance de l'armateur, privé de toute communication avec lui et où il se trouvait, en fait, à son bord et à terre, « seul maître après Dieu » de son navire, de la cargaison et de ses actes ; que l'on comprend, dès lors, que le législateur lui ait attribué dans les articles précités une importance et par suite une responsabilité qu'il n'a plus aujourd'hui à notre époque de navigation à vapeur, de télégraphie avec ou sans fil, de communications incessantes très rapides sinon instantanées, où il n'est plus qu'un simple préposé, employé à gages, sous les ordres, le contrôle et la surveillance des armateurs qui peuvent le révoquer, le remplacer à tous moments, le capitaine n'ayant ni patrimoine correspondant à la valeur des marchandises qui emplissent les cales de son navire, ni situation en rapport avec les responsabilités qu'on voudrait lui faire encourir ;

qu'en l'état actuel du commerce maritime, il serait aussi illogique et illusoire de le rendre seul et personnellement responsable des cargaisons dont il signe le connaissement que le chef de train ou le préposé à la Compagnie des Chemins de fer des marchandises, dont ils visent les récépissés ou les lettres de voiture, qui garnissent les wagons de leur convoi ; qu'au surplus, il serait profondément injuste, en livrant le capitaine aux poursuites et exécutions des propriétaires des marchandises, de vouer ainsi d'avance à une ruine fatale et complète la presque totalité des capitaines de navire, dont les émoluments ne correspondraient en rien aux risques qu'ils courraient, ce qui contribuerait peu à rendre attrayante et prospère leur utile, honorable et périlleuse profession et serait le plus sûr moyen de tarir rapidement et irrémédiablement leur recrutement ; que les armateurs ne sauraient se faire illusion sur la valeur pratique réelle de leur argumentation sur ce point ;

Attendu, d'ailleurs, que quelle que soit la lettre des articles précités, il y a lieu de remarquer que le contrat de transport maritime est conclu, en fait et en droit, non avec le capitaine pris en son nom personnel, ce que nul chargeur ne consentirait, mais avec la Compagnie de navigation ou le transporteur maritime, dont le capitaine n'est que le préposé ; que, par conséquent, la signature du capitaine au bas du connaissement, constatant la prise en charge des marchandises, est donnée par lui « ès qualités » et engage indubitablement le transporteur maritime dont il est le mandataire ; que cela est universellement reconnu sans qu'il y ait besoin de stipulation expresse, le capitaine étant considéré comme le représentant légal des armateurs, au point même qu'il est le seul « hormis le Roy » à qui ne s'applique point la règle que « nul en France ne plaide par procureur » et que sa présence au procès et la défense même des armateurs présentée par lui dans l'instance actuelle en est une preuve nouvelle ; qu'au surplus, le fret est payé et revient à la Compagnie de transport et non au capitaine ; qu'il est incontestable que le triple contrat de transport, de dépôt et de mandat en vertu duquel la marchandise prise en un lieu doit être délivrée en un autre lieu en totalité et en bon état, comme elle a été reçue, lie le capitaine et la Compagnie de navigation qui est tenue de le bien exécuter, et non le capitaine seul ; qu'ainsi, en pratique com-

merciale et dans l'intention de toutes parties, le capitaine, même dans le champ d'application des articles 222 et 230 du Code de commerce, comme signataire du connaissement, agit tant en son nom personnel que comme représentant légal des armateurs ou transporteurs, qui sont les véritables parties au contrat ; que, dès lors, ces derniers ne sauraient prétendre que le capitaine seul est engagé et tenu, ni s'exonérer de la faute contractuelle commise par le fait de leur représentant légal, car ce serait s'exonérer de leur propre faute contractuelle ; que cela est si vrai et que cette évolution de l'ancien droit se développe si bien dans ce sens que déjà la loi du 12 août 1885, modifiant l'ancien article 216 du Code de commerce, édictait que le propriétaire du navire, déjà « civilement responsable des faits du capitaine » serait, en outre « tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition » ; qu'ainsi, l'engagement du capitaine lie bien directement et personnellement le propriétaire du navire et que ce dernier est incontestablement tenu et responsable ;

Attendu qu'en consacrant ainsi le principe de la responsabilité de l'armateur dans le premier paragraphe de l'article 216, le législateur lui a, il est vrai, permis de s'en affranchir, mais seulement dans les limites posées dans le deuxième paragraphe, ainsi conçu : « Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret » ; or, cette considération onéreuse de l'abandon du navire et du fret, née de la distinction faite dans notre ancien droit entre la fortune terrestre et la fortune maritime, est la contre-partie de cette grave dérogation au droit commun et aux principes généraux qui résulte de l'exonération de responsabilité, et s'il eût été possible par une simple stipulation de contrat de s'exonérer purement et simplement de la responsabilité, sans pénalité, sans abandon, sans contre-partie, ce texte eût été inutile ou serait lettre morte ; qu'on doit peut-être conclure de son existence même que la clause d'exonération ne peut jouer que dans le cadre et les conditions prévues par le législateur et qu'en dehors de ces limites l'exonération serait illicite ;

Attendu que les armateurs ne sauraient alors soutenir que les risques qu'ils vont courir seront trop grands, que leur industrie devient trop périlleuse et que le commerce

maritime en général et le commerce maritime français en particulier seront paralysés, car il convient de remarquer d'abord que tel grand pays, comme les Etats-Unis d'Amédique, épris de progrès et de réalités fructueuses, a pu prohiber les clauses d'exonération par la législation rigoureuse de l'Harter Act sans que diminuât le nombre de ses armateurs, ni que décrût l'importance de sa flotte qui prend de jour en jour une extension grandissante ; d'autre part, que la législation française permet à l'armateur d'atténuer ou même de couvrir ces risques au moyen d'une assurance, ainsi que l'indique l'article 353 du Code de commerce, qui, après avoir posé le principe que « l'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage connues sous le nom de baraterie de patron », ce qui est conforme aux principes généraux et à la thèse du demandeur, à savoir que légalement l'armateur est toujours responsable des fautes de ses préposés, y apporte *in fine* une dérogation exceptionnelle en ajoutant « s'il n'y a convention contraire », convention qui permettra à l'armateur, en contractant une assurance, de se mettre à l'abri des conséquences préjudiciables excessives des fautes de ses préposés, fautes dont aucun texte ne lui permet de s'exonérer vis-à-vis des chargeurs et réceptionnaires ;

Attendu qu'on ne saurait tirer argument de ce texte exceptionnel de l'article 353 *in fine*, spécial à l'assurance, pour prétendre que cette convention, licite en matière d'assurance, l'est aussi par là-même en matière de transport, car les textes exceptionnels, dérogatoires au droit commun, doivent être interprétés et appliqués restrictivement et qu'en matière de transport commercial, le législateur a dit expressément le contraire ; que, d'autre part, ce serait un véritable sophisme que de soutenir, comme on l'a fait quelquefois, que la diminution du fret consentie par l'armateur au chargeur pour être exonéré de toute responsabilité est en réalité une prime d'assurance payée par lui à ce chargeur, qui devient alors son propre assureur, convention licite conforme à l'article 353, car il faudrait, pour qu'une pareille thèse fût admissible, que cette convention d'assurance fût expressément stipulée, qu'elle résultât clairement des clauses du connaissement, qu'il y eût des taux de frets différentiels variant avec ou sans assurance, et enfin, qu'il fût loisible de

la refuser, toutes conditions qui ne se rencontrent pas dans les espèces soumises au Tribunal et notamment en l'espèce actuelle ; qu'il semble ainsi qu'en dehors de ces cas prévus et des limites posées par la législation en matière de transport maritime dans l'article 216, en matière d'assurance dans l'article 353, la clause d'exonération pour les fautes des préposés ne puisse être légalement admise et que, contraire aux principes généraux du droit et aux règles précises posées par le Code civil et le Code de commerce, en matière civile sous le titre de « contrats et obligations conventionnelles en général » et plus spécialement sous les titres du louage, du dépôt et du mandat, en matière commerciale sous les titres des commissionnaires et du voiturier, enfin et surtout, en matière générale, sous le titre « des délits et quasi-délits », toutes règles juridiques auxquelles le contrat de transport maritime ne saurait prétendre rester complètement étranger, dont il n'est ni séparé par une législation à part, ni isolé par des cloisons étanches, qui, au contraire, l'enveloppent, le pénètrent et le régissent, cette clause d'exonération en contradiction flagrante avec ces règles ne puisse être considérée comme licite ;

Attendu que c'est à tort que les défendeurs tenteraient alors de soutenir que l'assurance des fautes des préposés étant licite en vertu de l'article 353, peu importe la personne qui s'assure, peu importe que ce soit le chargeur ou l'armateur, et qu'en fait rien ne sera changé ; qu'en effet, il importe de remarquer d'abord qu'il semble beaucoup plus juste que la charge de contracter l'assurance, de discuter avec les assureurs, de subir leurs exigences, leurs refus, de les contraindre au paiement, de courir les aléas de leur défaillance ou de leur insolvabilité, incombe, non au chargeur qui ne choisit, ne connaît ni ne surveille les préposés fautifs faisant courir le risque dont il ignore la gravité réelle, mais bien à l'armateur, qui au contraire en connaît l'étendue, qui, par son action sur ses préposés, par son choix et sa surveillance, peut en atténuer ou en aggraver l'importance ; qu'il convient d'observer ensuite que l'armateur sera directement intéressé à la conservation des marchandises transportées et à la bonne gestion de ses préposés, soit qu'il s'assure à des Compagnies dont les primes seront d'autant plus élevées que les pertes seront plus fré-

quentes et plus grosses, soit qu'il soit son propre assureur, ce qui se produira très frequemment ; qu'il exercera alors sur son personnel une surveillance, une action qui se feront bien vite sentir, et en diminuant avaries, pertes et vols, auront les meilleures conséquences morales, économiques et sociales pour le plus grand bien de l'ordre public et de la prospérité générale ;

Attendu enfin que doit être également écarté l'argument tiré de la prétendue liberté des conventions, car si en matière de charte-partie cet argument peut quelquefois être invoqué à juste titre, il n'en est pas de même en matière de connaissement, où il est certain et de notoriété que les clauses draconiennes exigées par les grandes Compagnies de navigation, devenant un véritable monopole de fait, ne sont ni librement discutées, ni volontairement acceptées par la foule des petits chargeurs à qui on les impose et qui en doivent subir toutes les rigueurs ; que ces chargeurs courent parfois au-devant de pertes irréparables lorsque leurs assureurs se seront refusés, comme en l'espèce actuelle, à couvrir les risques résultant des fautes du capitaine ; que, d'ailleurs, en présence de l'accroissement des pertes, des avaries et des vols, malgré la hausse corrélative du taux des primes si onéreuse pour le commerce, les assurances maritimes deviennent de plus en plus difficiles sur certaines lignes, et pour certains pays où l'exportation des produits français deviendra impraticable, ce qui ne sera pas fait pour contribuer à l'amélioration du change, ni au relèvement national ;

Attendu qu'au résultat de ce qui précède, le Tribunal estime que la clause de négligence, contraire à l'intérêt privé et à l'intérêt public, peu justifiée par des arguments de fait ou de droit qui se retournent contre elle, étayée sur des textes désuets ou qui semblent limiter étroitement son champ d'application et la rendre illicite en dehors d'eux, contraire aux règles précises posées par le Code civil et le Code de commerce, n'est pas valable en principe et, en tous cas, ne saurait être admise avec la portée absolue que lui a attribuée une partie de la jurisprudence ; que si elle doit être retenue, c'est simplement à titre de présomption conventionnelle en faveur de l'armateur et seulement comme renversement du fardeau de la preuve ; or, qu'ainsi qu'il a été dit ci-dessus, la preuve en l'espèce est adminis-

trée au moyen du rapport d'expert dont l'exactitude et le bien fondé ne sont contestés par personne ;

Attendu qu'il semble qu'on pourrait s'arrêter là ; que, cependant, les circonstances de fait de l'espèce actuelle permettraient, au cas où la clause serait valable avec une portée absolue, de se poser la deuxième question :

2° Cette clause doit-elle jouer en l'espèce ?

Attendu que cette clause est opposée aujourd'hui à Vergez-Marcenat, réceptionnaire de la marchandise ;

Or, attendu qu'il y a lieu de remarquer que les connaissements ne portaient pas la signature du chargeur, mais simplement une griffe « Palazou Son C° », et qu'ils n'ont été accomplis par Vergez-Marcenat, qui en ignorait le texte auparavant, que sous toutes réserves de droit ; qu'on peut se demander si la clause de négligence, exorbitante du droit commun, non expressément acceptée par le chargeur et ignorée du destinataire qui n'a utilisé le titre de transport qu'en y formulant ses réserves, est opposable à ce dernier, à moins d'assimiler à la signature même la griffe dont peut disposer facilement toute personne non qualifiée, et que la jurisprudence est nettement en sens contraire ;

Attendu, d'autre part, que les défendeurs eux-mêmes sont les premiers à reconnaître qu'il y a deux cas où tout le monde admet que l'armateur n'est point couvert par la clause de négligence :

a) Quand l'armateur, ayant participé à la faute du capitaine ou en ayant profité, est censé avoir agi personnellement ;

b) Quand la perte ou l'avarie sont dues à une faute personnelle de l'armateur ;

Or, attendu qu'en l'espèce, si on ne se trouve peut-être pas exactement dans la seconde hypothèse, on se trouve certainement dans la première ; qu'il résulte en effet des constatations et déclarations de l'expert que les demi-muids composant le chargement étaient arrimés sur une hauteur d'au moins cinq plans dans presque toute l'étendue de la cale (le règlement n'en autorisant que quatre), ce qui explique les pressions anormales, les écrasements des futailles constatés au déchargement (vice d'arrimage), et que, dans certaines parties de la cale, les futailles reposaient bouge sur bouge, sans avoir été suffisamment dégagées par les coins d'arrimage, ce qui a entraîné leur mutuel écrasement,

et qu'il y a lieu de remarquer que le chargement a eu lieu à Barcelone, siège social des armateurs ; que le capitaine était ainsi sous le contrôle et la surveillance directs et immédiats de ceux-ci ; que Tortilla y Figueras avaient la possibilité et le devoir de veiller à ce que l'arrimage fût régulier et de fournir le personnel et les matériaux nécessaires pour coincer les fûts, les dégager suffisamment pour éviter le mutuel écrasement qui devait fatalement se produire ; qu'il est peu vraisemblable de supposer que les armateurs Tortilla y Figueras se soient complètement désintéressés des opérations de chargement et d'arrimage d'une cargaison de vin de l'importance de celle du *Pena-Cabargua* ; qu'on est donc en droit de supposer qu'ils ont participé à la faute du capitaine, qu'en tous cas il était de leur devoir d'intervenir pour l'éviter ou la réparer et qu'ils sont en faute de ne l'avoir point fait ; qu'en outre ils en bénéficiaient, puisque, d'une part, ces demi-muids étaient chargés en surnombre de la quantité du cinquième plan irrégulier et, d'autre part, qu'ils profitaient de l'économie réalisée sur le personnel et les matériaux qu'ils n'avaient pas fourni ; qu'ainsi, la responsabilité personnelle des armateurs est directement engagée ;

Attendu qu'il résulte de ce qui vient d'être dit que, même si la clause de négligence avait juridiquement la portée qu'entendent lui conférer les armateurs et que le Tribunal lui refuse, elle ne saurait en l'espèce jouer en leur faveur ;

Attendu, en conséquence, qu'il y a lieu, conformément aux conclusions de Vergez-Marcenat, d'homologuer le rapport des experts et pour fruit de condamner le capitaine, pris tant en son nom personnel que comme représentant légal des armateurs, au paiement des sommes qui lui sont réclamées de ce chef et qui ne sont pas discutées dans le quantum, et en outre à 1.000 francs de dommages-intérêts pour le trouble apporté dans ses affaires ; enfin, de dire que, conformément aux conclusions des demandeurs, le « Lloyd Espagnol », non comparant, sera mis hors de cause ;

Par ces motifs,

Vidant l'interlocutoire de son précédent jugement, statuant par défaut faute de comparaître par le « Lloyd Espagnol » et contradictoirement contre Mungia en son nom personnel et ès qualités, met le « Lloyd Espagnol » hors

de cause ; homologue le rapport des experts Lerequier, Delpuch et Aymar ; pour fruit,

Condamne le capitaine Munguia, pris tant en son nom personnel que comme représentant légal des armateurs du *Pena-Cabargua*, à payer à Vergez-Marcenat la somme de 146.636 fr. 75, ainsi qu'il résulte de l'évaluation faite par les experts, et en outre celle de 1.000 francs à titre de dommages-intérêts ;

Le condamne, en sa double qualité, aux intérêts de droit de ladite somme, depuis le jour de la demande primitive, et en tous les dépens qui comprendront ceux d'expertise, ainsi que tous droits, doubles droits et amendes d'enregistrement pour toutes pièces produites, et ce en tant que de besoin à titre de supplément de dommages-intérêts. »

Du 1er mars 1921. — Prés. : M. Babin.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que le vapeur *Pena-Cabargua* est arrivé à Bordeaux le 7 septembre 1919, portant un chargement de vins d'Espagne suivant cinq connaissements en date à Barcelone du 26 août précédent, signés du capitaine Munguia, avec le cachet du chargeur Palazou, et qui furent accomplis le 25 septembre suivant, sous toutes réserves de droit, par l'un des réceptionnaires, le sieur Vergez-Marcenat ; que de sérieuses avaries ayant été constatées, des experts ont été nommés le 29 septembre pour évaluer les dommages ;

Attendu que, sur leur rapport attribuant les avaries et les pertes un tiers à la fortune de mer et deux tiers au vice d'arrimage, Vergez-Marcenat a assigné le capitaine Munguia, pris tant en son nom personnel que comme représentant des armateurs, en paiement de 146.636 fr. 35, plus 5.000 francs à titre de dommages-intérêts ;

Attendu que le capitaine ne déclina pas sa responsabilité personnelle ; qu'en effet, l'arrimage, qui importe au plus haut point à la marche du navire et à sa sécurité, est essentiellement un acte de la compétence du capitaine et pour lequel il échappe au contrôle de l'armateur ;

Attendu que le capitaine Munguia proteste contre la con-

damnation prononcée contre lui comme représentant légal des armateurs du *Pena-Cabargua* ; qu'il soutient, en effet, qu'aux termes de l'article 7 des connaissements, les armateurs du navire se sont exonérés de toute responsabilité pour les pertes ou dommages produits par les actes du capitaine, des équipages, bateliers, employés ou agents ;

Attendu que vainement Vergez-Marcenat objecte que la disposition de cet article ne peut lui être opposée, les connaissements n'étant pas signés par le chargeur Palazou et simplement revêtus d'une griffe au nom de celui-ci ;

Mais, attendu qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à cette objection, l'apposition de la griffe sur le connaissement, ce qui est d'une pratique courante, ayant été placée sous la mention « conforme avec les conditions du verso », ce qui permet d'affirmer le parfait accord de l'expéditeur et des armateurs dans les conditions du transport ;

Attendu que le Tribunal, examinant cette clause d'exonération, l'a vivement combattue par des considérations morales, économiques et maritimes, et en proclame l'inefficacité ; qu'en prononçant ainsi, le Tribunal a méconnu le principe de la liberté des conventions ; que la clause dont s'agit ne porte atteinte ni à l'ordre public, ni aux bonnes mœurs, qu'elle est donc valable et qu'au surplus, cette validité a été consacrée par une jurisprudence nombreuse ;

Par ces motifs,

Réforme le jugement dont est appel en ce qu'il a condamné le capitaine Munguia comme représentant légal des armateurs du *Pena-Cabargua* ;

Le confirme pour le surplus ;

Fait mainlevée de l'amende et condamne Vergez-Marcenat aux dépens d'appel. »

Du 12 décembre 1921. — Prés. : M. Cambécèdes ; M. Dalesme, subst. ; plaid. : Mes Léopold Dor, du barreau de Marseille (pour le cap. Munguia) et Cadapaud (pour Vergez-Marcenat), avocats.

Observations. — I. — L'arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux mérite d'être signalé parce qu'il a réformé un jugement qui avait été très remarqué (1). Le Tribunal de

(1) Les motifs de ce jugement sont reproduits dans une décision du même Tribunal, du 4 mars 1921, navire *Mercator* (*Gaz. Pal.*, 1921. 2. 267).

commerce de Bordeaux avait cru le moment venu de reprendre la lutte contre la validité des clauses de non-responsabilité insérées dans le connaissement. On sait que la Cour d'appel de Bordeaux s'est montrée autrefois très hostile à la clause de négligence (arrêts du 6 février 1889, ce Rec., IV, p. 645 ; des 5 février et 18 mars 1889, *ibid.*, V, p. 192 ; du 12 mars 1890, *ibid.*, VI, p. 28 ; du 19 mai 1890, *ibid.*, VI, p. 252). Sa résistance a été brisée par la Cour de cassation, qui a proclamé la validité de cette clause en des termes si nets que la Cour de Bordeaux a dû s'incliner. Mais, dans ces dernières années, la Cour de cassation a semblé regretter son libéralisme. Dans son arrêt du 5 juin 1920 (ce Rec., XXXII, p. 306), elle a, sous le prétexte d'une faute personnelle de l'armateur ou d'un profit retiré par lui de la faute du capitaine, supprimé l'effet de la clause. Certains tribunaux de commerce, celui de Marseille notamment, manifestent une certaine hostilité contre la clause (voir notamment Marseille, 19 juin 1918, réformé par arrêt de la Cour d'Aix, du 7 avril 1919, ce Rec., XXXII, p. 88). Le projet de révision du Code de commerce, inspiré des propositions de loi antérieures, prononce la nullité des clauses exonérant l'armateur des fautes commerciales. A la Faculté de Droit de Bordeaux, ces clauses sont dénoncées comme abusives (Bonnecase, *Le particularisme du droit commercial maritime*, n° 66, p. 97). Cédant à toutes ces influences, le Tribunal de commerce de Bordeaux a, par un jugement de principe et volontairement solennel, décidé que la clause de non-responsabilité des fautes du capitaine n'est pas valable et qu'elle peut être tout au plus retenue comme « présomption conventionnelle en faveur de l'armateur et comme renversement du fardeau de la preuve ».

Jamais aucune décision de justice n'avait dressé contre les clauses de non-responsabilité un aussi formidable réquisitoire que le jugement précité. Il néglige les raisons profondes de droit et de fait qui ont conduit la jurisprudence maritime à admettre la validité de ces clauses, et n'exposant qu'une seule thèse il ne peut discuter avec l'impartialité nécessaire cette question si délicate. Il dénonce les conséquences morales et économiques déplorables de ces clauses qui, écartant la responsabilité, entraînent des pertes et des avaries dues au vol et à l'incurie, et, d'après lui, laissent l'armateur libre de ne pas tenir ses engagements. Il écarte

l'application des articles 222 et 230 du Code de commerce, et décide qu'il faut appliquer le droit commun. Il déclare que l'on ne doit pas s'incliner devant le principe de la liberté des conventions en présence du monopole de fait détenu par les armateurs. Tous ces arguments sont connus ; ils ont été donnés bien souvent ; ils ne sont pas tous bien convaincants. Mais dans aucun jugement on ne les trouve ainsi rassemblés avec une telle force et un tel désir de démontrer l'immoralité de ces clauses.

La Cour d'appel de Bordeaux s'est fort peu souciée de se mettre en état d'opposition ouverte avec une jurisprudence bien établie. Elle se borne à déclarer, dans un arrêt très bref, que le Tribunal a méconnu le principe de la liberté des conventions et elle rappelle que la validité de la clause d'irresponsabilité est consacrée par la jurisprudence. Ainsi échoue la tentative faite par le Tribunal de commerce de Bordeaux pour réagir contre la pratique des clauses de non-responsabilité.

La nullité des clauses d'irresponsabilité aurait en effet de trop graves inconvénients pour que l'on puisse proposer aux tribunaux de revenir sur leur jurisprudence établie. La solution de cette question ne pourra être trouvée que dans une répartition des responsabilités acceptée par les groupements intéressés et sanctionnée par la loi. C'est justement le but des Règles de La Haye.

II. — Une jurisprudence aujourd'hui bien ferme décide que le transporteur ne peut pas invoquer les clauses du connaissement qui modifient les règles légales de responsabilité, lorsque le chargeur n'a pas accepté ces clauses en apposant sa signature sur le connaissement (Aix, 7 mai 1913, ce Rec., XXIX, p. 48 ; Cassation, 30 octobre 1914, *ibid.*, XXX, p. 13 ; Bordeaux, 6 juillet 1920, *ibid.*, XXXII, p. 572). Mais la signature du chargeur peut-elle être remplacée par l'apposition de sa *griffe* ? Le Tribunal de commerce de Rouen a rendu sur ce point des décisions en sens contraire (Rouen, 16 avril 1920, ce Rec., XXXIII, p. 69 ; 31 octobre 1919, *ibid.*, XXXIII, p. 71), et celui de Marseille a déclaré l'apposition d'un *timbre humide* insuffisante pour la clause attributive de juridiction (Marseille, 21 mars 1921, ce Rec., XXXIII, p. 104). La Cour d'appel de Paris se contente au contraire comme preuve du consentement de l'appo-

sition d'un timbre (Paris, 1er février 1919, ce Rec., XXXII, p. 575, en note). La Cour d'appel de Bordeaux constate que l'apposition de la griffe du chargeur sous la mention « conforme aux conditions du verso » suffit à établir son consentement. Cette décision doit, à notre avis, être approuvée. Le consentement du chargeur peut en effet être établi par tous moyens de preuve, puisque nous sommes en matière commerciale, et dès lors il n'est pas besoin d'une signature manuscrite pour établir ce consentement.

G. R.

COUR D'APPEL D'AIX

20 décembre 1920

Fins de non-recevoir. Art. 435, C. com. Nature juridique. Expertise. Cours du délai. — Arrimage. Navires étrangers. — Harter Act. Clause de non-responsabilité de l'arrimage.

Navire : « Wimbledon ».

I. — *La déchéance édictée par l'article 435 du Code de commerce a le caractère d'une prescription extinctive, à laquelle sont applicables les dispositions générales du Code civil relatives aux causes de suspension de la prescription. Spécialement, et par application de la règle* « contrà non valentem agere non currit prœscriptio », *le délai de un mois pour agir en justice contre le transporteur court, non pas du jour de la requête à fin d'expertise équivalant à la protestation, mais seulement du jour du dépôt du rapport de l'expert déterminant les causes du dommage, le droit du réceptionnaire à une indemnité étant jusqu'alors indéterminé et incertain.*

II. — *Le décret du 1er décembre 1893, relatif à l'arrimage, ne s'applique pas aux navires étrangers* (jugement).

III. — *La clause de non-responsabilité des fautes du capitaine relativement à l'arrimage est nulle quand le contrat de transport est régi par l'Harter Act* (jugement).

Cie des Affréteurs Réunis c. Arnaud fils.

Le Tribunal de commerce de Marseille avait rendu, le 3 mars 1920, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Arnaud fils a assigné la Cie des Affréteurs Réunis en paiement d'une somme de 29.057 fr. 45 pour avaries constatées, après expertise, sur une expédition de douelles par vapeur *Wimbledon* ;

Attendu que la Compagnie défenderesse oppose à la demande la fin de non-recevoir édictée par l'art. 435 du Code de commerce, aux termes duquel sont non-recevables toutes actions pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestations, si les protestations n'ont pas été faites dans les vingt-quatre heures et si, en outre, dans le mois de leur date, elles n'ont pas été suivies d'une demande en justice ;

Attendu que l'article invoqué, qui ne précise pas la forme dans laquelle les protestations doivent intervenir, permet d'admettre des équivalents parmi lesquels la requête à fin d'expertise, pourvu qu'elle ait été signifiée dans les vingt-quatre heures, et qu'il est, d'autre part, généralement enseigné que la fin de non-recevoir opposée a le caractère d'une prescription extinctive, à laquelle, dès lors, doit s'appliquer la règle « *contrà non valentem...* », qui suspend le cours de la prescription, lorsque celui à l'encontre duquel elle est soulevée est dans l'impossibilité d'agir ;

Attendu qu'il résulte des principes ainsi posés que la protestation régulière constituée par la signification de la requête tendant à la nomination d'un expert, notifiée dans les vingt-quatre heures, ainsi que l'ordonnance qui nomme cet expert, n'a pas pour effet de faire courir le délai d'un mois imparti par la loi pour l'assignation en justice, puisque, tant que l'expertise n'est pas terminée, l'intéressé se trouve dans l'ignorance absolue du fait qui peut ouvrir son action, comme donnant naissance à son droit ou à son intérêt ; qu'elle le laisse, en définitive, en état de protestation permanente jusqu'à la clôture des opérations de l'expert et que ces considérations amènent à décider que le délai envisagé ne prend son cours qu'à dater du dépôt du rapport ;

Attendu, en l'espèce, que Arnaud fils a demandé la nomi-

nation d'un expert, par requête du 2 septembre 1919, au moment où la marchandise lui a été offerte ; qu'il a, le même jour, soit dans le temps utile, signifié cette requête à la Compagnie en même temps que l'ordonnance désignant M. Paolini pour procéder aux opérations d'expertise qui ont été par lui clôturées le 20 octobre 1919 ; que l'assignation est en date du 24 octobre, et qu'ainsi l'action du demandeur n'est pas irrecevable ;

Sur le fond du procès :

Attendu que l'expert attribue l'avarie à une faute initiale d'arrimage, sans la rattacher ni de près, ni de loin, à une fortune de mer, non plus qu'à cette circonstance que le coulage, qui a été effectivement la cause de l'avarie, aurait été aggravé du fait que, par suite de grève, les marchandises seraient restées plus longtemps dans la cale ; qu'il conclut en termes formels à la responsabilité entière du capitaine, et que ses conclusions doivent être purement et simplement accueillies, comme faisant ressortir d'une façon certaine, à la charge de ce dernier, une violation, sinon des prescriptions du décret du 1er décembre 1893, relatif à l'arrimage à bord, qui ne s'applique pas s'agissant d'un navire étranger, tout au moins des règles du droit commun, dont l'observation s'impose, quelle que soit la nationalité du navire ;

Attendu que les armateurs sont civilement responsables des fautes du capitaine ; mais qu'ils ne peuvent pas, en l'espèce, se prévaloir des clauses contenues dans leur connaissement, ni en particulier de l'art. 2 par eux invoqué, qui ne vise pas le cas actuel, ni de l'art. 6, puisque, aux termes de l'Harter Act, qui est la loi régissant le contrat de transport litigieux, il est interdit d'insérer dans aucun connaissement aucune clause en vertu de laquelle les gérant, agent, capitaine ou propriétaire de tout navire affecté au transport des marchandises entre les ports des Etats-Unis ou entre lesdits ports et les ports étrangers, seraient déclarés non responsables de l'avarie provenant d'une faute... dans l'arrimage ;

Attendu que le chiffre de la demande n'est pas discuté ;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter à la fin de non-recevoir, condamne la Compagnie défenderesse à payer à Arnaud fils la somme de 29.057 fr. 45, montant des bonifications allouées par l'ex-

pert pour les avaries dont s'agit, et ce avec intérêts de droit et dépens, auxquels seront joints les frais de l'expertise. »

Du 3 mars 1920. — Prés. : M. Cassoute.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Considérant que Arnaud a assigné la Cie des Affréteurs Réunis en paiement d'une somme de 29.057 fr. 45, pour avaries constatées après expertise sur une expédition de douelles par vapeur *Wimbledon ;*

Considérant que la responsabilité du capitaine a été établie quant à son principe et quant à son quantum par une expertise requise par Arnaud dans le délai de vingt-quatre heures prescrit par l'art. 435 du Code de commerce, mais que la Société des Affréteurs Réunis soutient que l'action aurait dû être introduite dans le mois de la demande d'expertise considérée comme la protestation prévue audit article, alors que les premiers juges ont décidé que l'action en justice devait être valablement introduite dans le mois du dépôt du rapport d'expertise ;

Considérant que la déchéance encourue pour inaccomplissement des formalités prescrites par l'art. 435 du Code de commerce, dans le délai qu'il détermine, a le caractère d'une prescription extinctive à laquelle il y a lieu de faire application des dispositions générales du Code civil, relatives aux causes d'extinction de la prescription ; que c'est donc à juste titre que le jugement entrepris a fait application à l'espèce de la maxime « *contrà non valentem agere non currit prescriptio* » ;

Considérant, en effet, qu'à l'encontre de la thèse soutenue par les « Affréteurs Réunis » dans leurs conclusions, le droit à indemnité de l'intimé n'était pas seulement indéterminé dans son quantum, mais qu'il était encore incertain dans son principe, et qu'en lui révélant les causes mêmes de l'avarie que le capitaine attribuait à une fortune de mer, l'expertise seule lui a permis de savoir à quelle personne il devait demander réparation du préjudice subi ; que, dès lors, le délai d'un mois édicté pour introduire l'action devait être suspendu, la cause de l'avarie restant inconnue, le demandeur ignorant contre qui il pourrait

exercer cette action ; qu'il a justement été décidé qu'une poursuite intentée avant la détermination de cette cause serait téméraire et vexatoire ;

Adoptant, au surplus, les motifs des premiers juges ;

Par ces motifs,

Confirme le jugement entrepris ; dit qu'il sortira son plein et entier effet ;

Condamne les « Affréteurs Réunis » à l'amende et aux dépens. »

Du 20 décembre 1920. — Prés. : M. Charignon ; M. de Montvallon, av. gén. ; plaid. : Mes Renard, du barreau de Marseille (pour la Cie des Affréteurs Réunis) et Fassin (pour Arnaud fils), avocats.

Observations. — I. — Il a été jugé à diverses reprises que le délai de l'article 435 du Code de commerce ne court pas s'il y a expertise faite contradictoirement avec le capitaine (Aix, 4 mai 1904, ce Rec., XXI, p. 176 ; Marseille, 12 novembre 1908, *ibid.*, XXIV, p. 504 ; Cassation, 29 octobre et 17 novembre 1913, *ibid.*, XXIX, pp. 510 et 881 ; Poitiers, 19 janvier 1920, *ibid.*, XXXII, p. 66). La solution donnée par l'arrêt rapporté ici n'est donc pas nouvelle. Mais le motif juridique sur lequel est fondée cette solution prête à critique. La Cour d'appel d'Aix invoque l'application de la règle *contrà non valentem agere non currit præscriptio*. Elle considère par conséquent que les délais de l'article 435 sont des délais de prescription et qu'il y a lieu d'appliquer les règles relatives à la suspension de la prescription. La Cour de cassation s'est, en effet, prononcée en ce sens lorsqu'il s'est agi de la prolongation des délais à raison des distances par application des articles 73 et 1003, C. pr. civ. (Cassation, 22 août 1864, *Dalloz*, 1864. 1. 356 ; *Sirey*, 1864. 1. 408 ; Cassation, 26 février 1900, ce Rec., XV, p. 595). Mais elle vient de décider, au contraire, que les décrets sur le moratorium qui ont suspendu tous les délais de prescription n'étaient pas applicables aux délais de l'article 435 (Cassation, 21 juin 1921, ce Rec., XXXIII, p. 319). On voit combien cette jurisprudence rend indécis le véritable caractère des fins de non-recevoir établies par l'article 435. Au lieu d'affirmer l'application d'une règle générale de suspension, il paraît plus prudent de viser sim-

plement la renonciation tacite à l'article 435 (Georges Ripert, *Droit maritime*, t. II, n°s 1636, 1637 et 1640).

II. — Une jurisprudence constante décide que le décret du 1er décembre 1893 sur l'arrimage ne s'applique pas aux navires étrangers (Aix, 14 février 1911, ce Rec., XXVII, p. 41 ; Marseille, 2 février 1912, *ibid.*, XXVII, p. 704 ; Aix, 25 mai 1916, *ibid.*, XXXI, p. 188 ; Cassation, 12 novembre 1918, *ibid.*, XXXI, p. 320 ; Lyon-Caen et Renault, V, n° 851 *bis* ; Georges Ripert, II, n° 1370). Mais les tribunaux restent libres d'apprécier s'il y a eu faute d'arrimage.

III. — Sur la nullité des clauses d'irresponsabilité relatives aux fautes d'arrimage sous l'empire de l'*Harter Act*, voir Rennes, 13 février 1912, ce Rec., XXIX, p. 35 ; Aix, 25 mai 1916, *ibid.*, XXXI, p. 188 ; Havre, 19 décembre 1917, *ibid.*, XXXI, p. 226.

COUR D'APPEL D'AIX

13 février 1922

Réquisition. Perte du navire. Calcul de l'indemnité.

Navire : « Annam ».

L'indemnité allouée au cas de perte d'un navire réquisitionné doit être calculée d'après la valeur du navire au jour de la perte et non au jour de la réquisition, cette réquisition ayant été une simple réquisition de jouissance.

La valeur du navire au jour de la perte se détermine en augmentant la valeur non amortie du navire d'un pourcentage représentant la hausse de la construction entre le jour de l'achat et celui de la perte.

Messageries Maritimes c. Ministre de la Marine.

Le Tribunal civil de Marseille avait rendu, le 10 février 1921, le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le vapeur *Annam*, appartenant à la Com-

pagnie des Messageries Maritimes, a été réquisitionné à la date du 7 août 1915 et torpillé le 11 juin 1917 ; que la Compagnie des Messageries Maritimes demande, à titre d'indemnité, la somme de 6.650.359 francs, valeur intégrale à la date de la perte ; que l'État offre la somme de 1.236.500 francs ;

Attendu que la Cie des Messageries Maritimes soutient que la réquisition, réquisition-location, au début, n'est devenue une réquisition de propriété qu'au jour de la perte ; que c'est, par suite, suivant elle, à ce moment qu'il faut se placer pour évaluer la valeur intégrale du navire ;

Mais, attendu que, ainsi que le Tribunal l'a constamment jugé, la réquisition — acte de la puissance publique — est, par essence, la mainmise immédiate et définitive sur la chose requise, comportant par elle-même et sans délai le dessaisissement pour le requis et le droit de disposition absolue pour l'État requérant ; que, suivant la formule de la Cour d'Aix, « la possession dont le requis est privé au « jour même de la réquisition pourra, selon les circons- « tances, prendre fin ou devenir définitive » ; que c'est donc au moment de la réquisition que la valeur doit être calculée ;

Attendu que la demande de la Cie des Messageries Maritimes à cet égard équivaut à la demande de la valeur de remplacement ou de la valeur d'échange, contrairement à la doctrine invariable de la Cour de cassation ;

Attendu qu'il convient, pour évaluer la valeur, de partir de la valeur initiale du navire à laquelle doit légitimement s'ajouter, en principe, la hausse normale résultant, le cas échéant, de la modification des conditions économiques entre le début de la guerre et le jour de la réquisition et dont doit se déduire l'amortissement ;

Attendu que la valeur initiale de l'*Annam*, ainsi qu'il conste du certificat des Douanes, était, au moment de son achat en 1904 par la Cie des Messageries Maritimes, de 2.290.000 francs ; que, déduction faite de l'amortissement à raison de 4 %, la Commission d'évaluation de Marseille, acceptant le prix au 1er août 1914, allouait 900.000 francs, sous réserve du pourcentage que, par décision de principe, elle décidait devoir être reporté à la fin des hostilités pour tous les navires ; que la Commission centrale des réquisitions, prenant comme base la valeur d'achat du

cargo par la Cie prestataire en 1904, soit 2.290.000 francs, considérait que l'*Annam*, construit en 1899, était alors âgé de 5 ans ; que, dès lors, l'amortissement total en 25 années s'était opéré pour coque, machines et chaudières ; qu'elle arrivait ainsi à une valeur non amortie de 1.030.500 francs ; qu'il convient de remarquer que la police d'assurance, qui fixe la valeur à 1.947.000 francs, n'a été renouvelée qu'après la réquisition du navire, le 31 mars ; que la Commission centrale des réquisitions majore le chiffre par elle pris comme valeur initiale, déduction faite de l'amortissement, soit 1.030.500 francs, de 20 %, pour tenir compte de la différence entre la valeur vénale normale et la valeur amortie ; que ce pourcentage est plus fort précisément à raison de l'âge du navire ; qu'elle arrive ainsi au chiffre offert ; que le Tribunal estime qu'il y a lieu en outre d'ajouter à cette hausse normale résultant des circonstances économiques générales, main-d'œuvre, matières premières, fret en 1915, première année de guerre, une nouvelle majoration de 10 % ; qu'allouer une majoration correspondant à la hausse de 1917 serait se placer, contrairement au principe que le Tribunal a constamment consacré, au jour de la perte et non au jour de la réquisition ; qu'il faut noter que la Cie des Messageries Maritimes elle-même a décliné, dès le début, l'offre précisément d'une expertise, en se plaçant sur le terrain des principes, à raison de son point de départ consistant à la considérer comme devant être fixée au jour de la réquisition (lettre du 26 mai 1919, affaire du *Sinaï*) ; que cette mesure d'instruction d'ailleurs ne pourrait porter, et pour cause, sur un navire coulé et équivaudrait à une enquête dont le Tribunal a d'ores et déjà les éléments essentiels ;

Par ces motifs,

Dit et juge qu'il n'existe qu'une seule nature de réquisition qui se place à la date de la mainmise première de l'État sur le navire, à quelque titre que ce soit, et dont l'effet subordonné aux circonstances ultérieures se consolide définitivement par la perte du navire ;

Dit et juge que les offres de la Marine sont insuffisantes en ce sens seulement qu'elles ne tiennent pas compte suffisamment de la hausse normale survenue au cours de l'année août 1914-août 1915 ; fixe l'indemnité à la somme de 1.360.260 francs, déduction faite de tous acomptes versés ;

condamne le ministre de la Marine à payer ladite somme à la Cie des Messageries Maritimes, et ce, avec intérêts de droit ;

Et, vu les succombances, met un dixième des dépens à la charge de la Marine, et neuf dixièmes restant à supporter par la Compagnie des Messageries Maritimes. »

Du 10 février 1921. — Prés. : M. Rabaud.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Considérant que l'*Annam* a été réquisitionné par la Marine le 7 août 1915 et coulé le 11 juin 1917 ; que la Compagnie des Messageries Maritimes, qui a touché une indemnité pour privation de jouissance, demande en outre le remboursement de la valeur de ce bateau, évaluée au jour de la perte, alors que l'État soutient que l'estimation doit en être faite au jour de la réquisition ;

Considérant que pour apprécier le mérite des prétentions réciproques des parties, il ne suffit pas d'envisager le caractère de la réquisition, mais qu'il faut, en outre, en préciser les conséquences ;

Considérant que la réquisition est, sans doute, un acte de la puissance publique consistant dans la mainmise par l'État, indépendamment de tout consentement ou accord sur le prix et sans indemnité préalable, sur les choses nécessaires aux besoins de l'armée pour suppléer à l'insuffisance des moyens ordinaires d'approvisionnement, mais qu'il n'est pas douteux qu'elle produit des effets différents selon la nature de l'objet réquisitionné ; que, dans certains cas, la propriété de l'objet réquisitionné passe immédiatement entre les mains de l'État, par exemple, lorsqu'il s'agit de choses fongibles, tandis que, dans d'autres cas, la réquisition ne lui procure que l'usage de la chose ; qu'il en est notamment ainsi, en cas de réquisition de moulins ou de fours, d'immeubles destinés à loger les blessés ou malades, d'établissements industriels, de chemins de fer, etc. ; que l'article 5 de la loi du 3 juillet 1877 prévoit même pour l'État la possibilité de réquisitionner les services de personnes, telles que les guides, messagers, etc. ; qu'enfin, certaines réquisitions n'impliquent même pas l'idée d'une

prestation à fournir, mais seulement l'obligation de subir une gêne plus ou moins grave ; que, sans qu'il y ait lieu de se préoccuper de ces deux dernières hypothèses, où il est manifeste que l'État n'acquiert pas de propriété, il suffit de marquer la différence notable qui existe entre le cas où l'État devient propriétaire de la chose réquisitionnée et celui où il n'en a que l'usage ou la jouissance ; que, dans le premier cas, il devra une indemnité représentant la valeur même de l'objet, tandis que dans le second cas, l'indemnité due devra être déterminée en considération de la seule prestation qui aura fait l'objet de la réquisition, c'est-à-dire de la jouissance, sans qu'il y ait lieu de se préoccuper de la valeur de l'objet à laquelle le prestataire ne pouvait prétendre que si, contrairement aux prévisions premières, ledit objet n'était pas restitué ;

Considérant que si l'indemnité représentant la valeur de l'objet doit être évaluée au jour de la réquisition, lorsqu'il s'agit de choses dont l'État acquiert *hic et nunc* la propriété, telles, par exemple, les choses fongibles qui lui sont nécessaires pour la nourriture des officiers et soldats, les vivres et le chauffage, les fourrages, objets d'habillement, matériaux, et, en général, les divers objets ne rentrant pas dans les catégories ci-dessus mais que l'État déclarerait réquisitionner en toute propriété, il ne peut en être de même lorsque l'État, débiteur dès l'origine d'une indemnité de privation de jouissance, ne devient cependant débiteur de la valeur de l'objet que postérieurement au jour de la réquisition, par exemple, en cas de perte ; qu'il est manifeste, en pareil cas, que l'indemnité ne peut pas être évaluée à une époque où la créance n'avait pas encore pris naissance ; que l'on doit donc, en pareil cas, se placer au jour de la perte ; qu'en un mot, la doctrine et la jurisprudence qui déclarent, à juste titre, que l'on doit se placer au jour de la réquisition pour évaluer le montant de l'indemnité, n'envisagent et n'ont pu envisager que l'indemnité afférente à la prestation qui a fait l'objet de la réquisition, et non, lorsqu'il s'agit d'une réquisition portant seulement sur la jouissance ou l'usage, l'indemnité afférente à une propriété qui n'avait pas été réquisitionnée et qui n'était pas comprise dans la prestation fournie à l'État ; que cette distinction résulte, au surplus, des termes mêmes de l'article 2 de la loi du 3 juillet 1877 qui prévoit l'allo-

cation d'une indemnité, non pour la chose sur laquelle s'exerce le droit de réquisition, mais pour la *prestation* fournie à l'État ; que l'on invoquerait vainement, en sens contraire, le principe général, appliqué depuis lors par la jurisprudence et notamment par la Cour de céans, posé dans l'arrêt de la Cour de cassation du 6 mars 1917, et aux termes duquel l'indemnité doit être évaluée au jour de la réquisition ; qu'il faut, en effet, remarquer que cet arrêt a statué dans une hypothèse où il s'agissait d'une réquisition portant sur des choses fongibles et dont la propriété était immédiatement passée entre les mains de l'État ; qu'il est tellement vrai que l'arrêt dont s'agit a statué en considération de cette seule hypothèse, que le rapporteur faisait remarquer que la réquisition ne pouvait être assimilée à l'expropriation, bien que dans les deux cas, disait-il, le prestataire soit dépouillé de la propriété de sa chose ; qu'il envisageait donc une hypothèse spéciale, étrangère au cas où la réquisition ne porte que sur l'usage ou la jouissance de la chose, et que l'arrêt dont s'agit ne saurait recevoir son application lorsque la réquisition ne porte que sur la jouissance ;

Considérant, ces principes étant posés, qu'il y a lieu de rechercher dans quelle mesure ils doivent être appliqués à la réquisition des bateaux, et, pour ce faire, de préciser la nature de cette réquisition ;

Considérant qu'une lecture attentive de l'article 73 du décret du 31 juillet 1914 permet de préciser les effets de la réquisition des bateaux et démontre que cette réquisition ne porte en principe que sur la jouissance, la propriété restant sur la tête de l'armateur ; qu'en effet, après avoir déterminé la façon dont est faite l'évaluation de l'indemnité par la Commission d'arrondissement, cet article, dans son paragraphe 8, ajoute :

> Si l'emploi temporaire n'a pas cessé lors de la décision qui fixe l'indemnité, ladite indemnité est calculée à raison de la privation de jouissance jusqu'au jour de la décision. Des indemnités complémentaires peuvent être accordées ultérieurement après chaque nouvelle période de trois mois. Le dernier règlement comprend, s'il y a lieu, le coût de l'objet ou le montant de sa dépréciation ;

Qu'il résulte nettement de ce texte : 1° que l'emploi du

bateau par l'État n'est qu'un emploi temporaire ; 2° que l'indemnité allouée ne peut être qu'une indemnité représentative de cet emploi, puisqu'elle est calculée à raison « de la privation de jouissance » au jour de la décision et qu'elle est susceptible d'être complétée, si l'emploi continue ; 3° que l'indemnité représentative du coût de l'objet ne peut être déterminée que dans le dernier règlement, c'est-à-dire en fin de réquisition ; que ces diverses prescriptions ne se comprendraient pas si l'État était devenu propriétaire du bateau dès le début, cas auquel : 1° l'emploi n'aurait pas été qualifié de temporaire ; 2° l'État n'aurait eu à payer que la valeur de l'objet et non une indemnité de privation de jouissance ; et 3° enfin le prestataire aurait eu le droit de faire aussitôt déterminer le montant de l'indemnité lui revenant, afin de lui permettre de se remplacer, s'il le jugeait à propos, sans être tenu d'attendre le dernier règlement ;

Considérant que l'État l'a si bien compris ainsi, que le ministre de la Marine, dans sa circulaire du 11 mai 1915, concernant les indemnités à allouer en cas de perte d'un navire réquisitionné, après avoir rappelé les termes du paragraphe 5 de l'article 73 précité, d'après lequel l'indemnité est fixée en tenant compte soit de la valeur intégrale de l'objet, s'il est définitivement conservé par l'administration ou s'il périt à son service, soit, lorsqu'il est restitué, de la privation de jouissance du propriétaire et de la dépréciation de l'objet, s'il y a lieu, fait remarquer que les deux termes alternatifs (soit.... soit....) ont simplement pour objet d'énumérer deux hypothèses différentes, mais non exclusives l'une de l'autre ; que, par suite, l'indemnité pour perte de navire doit se cumuler avec l'indemnité pour privation de jouissance jusqu'au jour de la perte ; que la solution contraire, ajoute-t-il, conduirait à des résultats inadmissibles, aboutissant notamment à attribuer la même indemnité à deux bâtiments identiques se perdant, l'un, le jour de la réquisition, et l'autre, six mois après, alors qu'il est bien évident (et cette observation est significative) que pendant ces six mois, l'armateur a subi une privation de jouissance se traduisant pour lui par une perte entièrement distincte de la perte même du navire, et dont il y a lieu de lui tenir compte ; qu'il résulte très nettement de cette circulaire que le ministre considère l'État comme simple

usager du navire, alors que la propriété en est restée à l'armateur ;

Considérant que cette thèse résulte encore de la circulaire du 24 février 1915 relative à la détermination de l'indemnité de privation de jouissance ; qu'envisageant les dépenses de salaires et de nourriture de l'équipage, le ministre fait remarquer qu'il est de nombreux cas où les armateurs réquisitionnés assurent eux-mêmes les dépenses y afférentes, dépenses qui doivent leur être remboursées, il est vrai ; mais que l'on ne comprendrait pas que les armateurs aient continué à faire des avances à l'État, s'ils avaient été définitivement dépossédés non seulement de la jouissance, mais encore de la propriété du navire ;

Considérant que les effets ainsi attribués à la réquisition pure et simple résultent encore d'une circulaire ministérielle du 21 novembre 1917, d'après laquelle l'Administration de la Marine a prescrit de requérir la mutation en douane dans le cas de « réquisition en pleine propriété » d'un navire de mer français ; qu'ainsi, la Marine elle-même reconnaissait, par cette distinction, qu'il pouvait y avoir deux sortes de réquisition, la réquisition « en pleine propriété » qui devait être suivie de mutation en douane et la réquisition ordinaire ou pure et simple qui ne justifiait pas cette mesure ;

Considérant que si la réquisition ne transfère pas en principe la propriété du navire à l'État, il doit en être décidé ainsi par *a fortiori* dans l'affaire soumise à la Cour ; qu'il ne faut pas, en effet, perdre de vue que la réquisition soumise à son appréciation porte la mention *réquisition-location* ; que, sans doute, la Cour ne saurait pour cela voir dans l'opération effectuée par la Marine un contrat de location qui suppose le consentement des deux parties, et impose au preneur des obligations et des limitations dans la jouissance incompatibles avec les droits que la réquisition, acte de la puissance publique, confère à l'État, mais qu'il faut cependant admettre qu'en employant le mot « location », la Marine a entendu lui donner un sens et une portée ; qu'il faut donc décider qu'elle a voulu exclure l'idée d'une réquisition en pleine propriété et que son intention a été de préciser qu'elle ne réquisitionnait que la jouissance du navire ;

Attendu que l'État a si bien considéré qu'il n'avait réqui-

sitionné que la jouissance, et non la propriété, qu'il a payé à l'armateur une indemnité de jouissance, paiement que l'on ne saurait justifier si, dès le début, il avait été propriétaire ; qu'il n'est d'ailleurs pas inutile de souligner que cette indemnité n'a pas été définitivement arrêtée d'après la valeur du navire au jour de la réquisition, mais a subi des hausses successives qui ne peuvent s'expliquer que par l'augmentation de cette valeur, ce qui démontre au surplus que ce n'est pas toujours et d'une manière absolue qu'il faut se placer au jour de la réquisition pour apprécier le montant de l'indemnité, ce principe recevant échec lorsqu'il s'agit d'une privation de jouissance ;

Considérant que la pensée de l'État se trouve encore précisée dans une convention intervenue entre la Marine et la Compagnie des Messageries Maritimes le 11 février 1917 en conformité du paragraphe 4 de l'article 73 précité ; que cette convention vise le règlement des indemnités de réquisitions afférentes à la période antérieure à la date d'application de ladite convention, ainsi que les conditions d'exécution de la réquisition et le règlement amiable des indemnités de réquisition, pendant la période de réquisition, commençant à la date d'application susvisée, mais ne contient aucune disposition qui révèle de la part des parties l'intention de modifier le caractère originaire de la réquisition ; or, considérant que cette convention contient des clauses qu'il serait impossible de concilier avec le droit de propriété de l'État ; qu'il est dit, notamment, que la durée de la réquisition sera subordonnée à la volonté de la Marine (article 3) ; que l'article 4 vise l'usage que l'État pourra faire du bateau et les installations que la Marine se réserve le droit d'effectuer ; que l'article 7 détermine les charges qui incombent à la Marine, charges comprenant spécialement la couverture intégrale des risques de guerre pendant toute la durée de la réquisition, alors que l'article 8 énumère au contraire celles qui incombent à l'armement ; que les articles 10 et 11 prévoient le paiement d'une indemnité journalière de réquisition dont le paiement est suspendu en cas de perte de temps pour avarie empêchant le travail pendant plus de 24 heures, la mise à la charge de l'armement de divers frais de port et de pilotage, ainsi que des frais de peinture, de nettoyage et de visite ; que l'article 12 laisse à la charge de l'armement les

risques ordinaires de navigation ; que ces diverses stipulations seraient évidemment inexplicables si la propriété du navire avait passé entre les mains de l'État ;

Considérant qu'il convient encore de signaler la charte-partie-type établie par le Gouvernement et suivant laquelle serait à l'avenir exécutée la réquisition de la flotte française prononcée en vertu du décret du 15 février 1918 ; que, sans doute, cette charte-partie, postérieure à la perte du navire qui fait l'objet du présent arrêt, ne saurait, en l'espèce, recevoir son application pour la détermination du montant de l'indemnité, mais qu'il faut remarquer que le décret susvisé qui permet à l'État de réquisitionner tous les bâtiments de mer de nationalité française n'apporte aucune modification au caractère de la réquisition tel qu'il résulte de la loi de 1877 et des lois ou décrets subséquents ; que l'article 4 s'est borné à prévoir l'établissement d'une convention portant référence à une charte-partie-type, et déterminant les formes et modalités de la réquisition, les conditions de gestion de chaque navire réquisitionné, les conditions du règlement et de la liquidation des indemnités ; que cette charte-partie, loin de constituer une innovation en la matière, n'est donc que la mise en œuvre des principes proclamés par la loi de 1877 ;

Or, considérant que l'article 1er de cette charte-partie stipule que la durée du contrat de réquisition sera subordonnée à la volonté du Gouvernement ; que l'article 4 précise les obligations incombant à l'armement, telles que le paiement et la fourniture des provisions et des gages des capitaine, officiers et de l'équipage, des provisions de machine, le maintien du navire en bon état de fonctionnement, etc. ; que l'article 5 prévoit les obligations incombant à l'État et met notamment à sa charge la couverture complète des risques de mer, partiels ou totaux ; que ces diverses stipulations, aussi bien que l'ensemble des prescriptions édictées dans cette charte-partie, démontrent à l'évidence que l'État n'a jamais considéré la réquisition comme lui ayant conféré la propriété des navires ;

Considérant que l'on trouve encore la preuve de cette pensée de l'État dans une lettre ministérielle du 23 février 1918 relative à la perte du *Yunnam* ; qu'il est dit dans cette lettre que l'épave du cargo *Yunnam* torpillé le 4 octobre 1915 doit être considérée comme étant devenue, depuis

cette date, la propriété de la Marine ; qu'en exécution de cette décision, la mutation en douane a été effectuée à ladite date, et que, de cette situation, la Marine a conclu que l'indemnité de jouissance prenait fin à partir de la même date ;

Considérant qu'étant ainsi acquis que la réquisition d'un bateau ne conférait à l'État que l'usage ou la jouissance de ce navire et non sa propriété, il faut en conclure que le droit à indemnité, en cas de perte, ne prendra naissance qu'au jour de cette perte ; qu'il faudra donc se placer audit jour pour en évaluer le montant ; qu'il serait, en effet, illogique de vouloir, par une sorte de rétroactivité qui ne résulte ni des termes de la loi, ni de son esprit, ni des principes généraux de notre droit, apprécier le chiffre d'une créance à une époque où cette créance n'était pas encore née ; que l'on opposerait vainement, en sens contraire, une prétendue jurisprudence que l'on voudrait faire résulter des arrêts de la Cour de cassation ; que la Cour s'est déjà expliquée ci-dessus sur la portée de l'arrêt du 6 mars 1917, relatif à une affaire où il s'agissait de choses fongibles et où il résulte des termes mêmes du rapport que son auteur envisageait le cas où la propriété de la chose réquisitionnée avait passé entre les mains de l'État ; que les arrêts cités à la barre et intervenus les 6 janvier 1919 et 9 février 1920, dans des affaires où il s'agissait d'établissements industriels, ne sont pas davantage en contradiction avec ce qui précède ; qu'en effet, si la Cour suprême a, par une sorte de formule de style, rappelé les règles qui dominent en principe la matière de la réquisition, il faut remarquer que le débat ne portait pas sur la date à laquelle doit être évaluée l'indemnité, mais sur le point de savoir s'il y avait lieu, pour déterminer le montant de cette indemnité, de tenir compte de frais divers, tels que paiement des coupons d'obligations, des retraites des ouvriers ou intérêts de sommes déboursées pour obtenir la cession d'un bail ; qu'il faut même retenir que ces diverses sommes, dont il a été fait état, n'étaient pas encore échues au jour de la réquisition ; que l'on n'aurait donc pas pu en tenir compte s'il avait fallu se placer à cette date ;

Considérant au surplus que telle paraît bien avoir été l'opinion de l'État, et en particulier de la Marine, lors de l'établissement de la charte-partie dont il a été ci-dessus question ; qu'en effet, envisageant le cas de perte du navire,

l'article 12 stipule que le Gouvernement remplacera le navire perdu par un navire neuf équivalent le plus tôt possible, et au maximum dans un délai de trois ans à partir du décret fixant la cessation des hostilités, ou, en cas d'impossibilité dûment reconnue, payera à l'armateur, à l'expiration de ce délai, le prix que coûterait, à dire d'expert, à cette époque, l'achat de ce navire, sauf aux armateurs à tenir compte de l'amortissement ; les indemnités d'intérêt, d'amortissement et frais généraux continuant, du reste, à être servies tant que le remplacement ou le règlement n'auraient pas été effectués ; qu'ainsi, l'État a lui-même admis, dans un document qui ne pouvait être que l'application des principes résultant de la loi de 1877, que l'on ne pouvait pas, pour apprécier le montant de l'indemnité, se placer à une époque où n'avait pas encore pris naissance le droit du prestataire ;

Considérant qu'il est dès lors inutile d'envisager les obligations qui peuvent incomber à l'État en sa qualité d'assureur, cette situation ne pouvant lui faire supporter une indemnité plus forte que celle représentant, au jour de la perte, la valeur intégrale du navire réquisitionné ;

En ce qui concerne le montant de l'indemnité :

Considérant qu'en conformité de l'article 73 du décret du 31 juillet 1914, la réparation doit comprendre la valeur intégrale de l'objet réquisitionné ; que cette valeur doit être appréciée, ainsi qu'il vient d'être dit, au jour où la créance a pris naissance, c'est-à-dire, en l'espèce, au jour de la perte ; que pour déterminer cette valeur, il doit être fait abstraction de tout gain ou bénéfice résultant de la hausse artificielle des prix ; mais qu'il convient de tenir compte de tous les éléments susceptibles d'influer normalement sur la valeur de l'objet, et notamment de l'augmentation du prix de la construction, des salaires, des réparations, de la raréfaction du matériel naval, des destructions occasionnées par la guerre, de l'arrêt des constructions, des besoins croissants de la consommation, toutes circonstances qui ne sont pas dues à des causes accidentelles ou locales, mais à des causes générales qui ont amené une augmentation progressive et continue dans la valeur des bateaux ;

Considérant en conséquence que l'indemnité doit être calculée en prenant pour base la valeur non amortie au

jour de la perte, à laquelle doit être ajouté le montant non amorti des réfections, l'augmentation reconnue légitime par la Marine représentant la différence entre la valeur vénale normale et la valeur résultant du jeu de l'amortissement, augmentation variable selon l'âge du bateau, et enfin l'augmentation résultant de la hausse des prix de construction et, par suite, de la valeur intégrale du bateau ; que le Tribunal a, d'une façon générale, pris ces divers éléments en considération ; mais qu'il n'a cependant pas tenu compte des réfections, ni estimé à un taux suffisamment élevé la majoration résultant de la hausse des prix, ainsi que cela résulte des justifications produites à la barre de la Cour ;

Considérant au surplus que la Cour possède les éléments nécessaires pour évaluer le montant de l'indemnité due, sans qu'il y ait lieu de recourir à une expertise ;

Considérant qu'en prenant pour base la valeur initiale de l'*Annam*, au moment de son achat en 1904 par la Compagnie des Messageries Maritimes, soit la somme de 2.290.000 francs, la Marine évalue à 1.030.000 francs la valeur non amortie, calculée au moment de la réquisition sur la base de 5 % l'an ; mais qu'en vertu des principes ci-dessus posés, il y a lieu d'augmenter de deux années la durée de l'amortissement, et, par suite, de diminuer dans cette proportion la valeur non amortie ; que le résultat ainsi obtenu doit être augmenté de la valeur non amortie des réfections et du mobilier fourni en augmentation d'inventaire depuis la mise en service, du 20 % offert par la Marine pour différence entre la valeur vénale normale et celle résultant de l'amortissement et enfin d'un pourcentage représentant la hausse de la construction entre le jour de l'achat et celui de la perte ; que, tenant compte de ces divers éléments, la Cour estime que l'indemnité totale doit être élevée à la somme de 3.245.000 francs ;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que l'État a offert les intérêts du jour de la perte au jour de la décision par laquelle il notifiait ses offres d'indemnité ; qu'il y a donc lieu de décider qu'ils seront acquis à la Société demanderesse pour cette période ;

Considérant, en ce qui concerne la période subséquente, que si, en principe, les intérêts ne courent, lorsqu'il s'agit de payement d'une somme d'argent, que du jour de la

sommation, il convient de remarquer que l'offre de l'État est jugée insuffisante ; qu'il doit donc être décidé que les intérêts au taux légal seront dus à partir du jour de la perte, en vertu même de la reconnaissance par l'État du principe de cette date et au besoin à titre de supplément de dommages-intérêts ;

En ce qui concerne les dépens :

Considérant que les offres de l'État étant insuffisantes, il y a lieu de mettre à sa charge la totalité des dépens ;

Considérant en dernier lieu que les réserves faites au nom de la Société appelante ne peuvent préjudicier à l'État, qu'il y a donc lieu d'en donner acte ;

Par ces motifs,

Dit que la réquisition n'a porté que sur l'usage et la jouissance du navire ; que l'on ne saurait donc se placer au jour de la réquisition pour évaluer le montant d'une créance qui n'a pris naissance qu'au jour de la perte ; dit que l'indemnité résultant de la perte du navire doit être évaluée au jour de cette perte ; dit n'y avoir lieu de recourir à une expertise pour faire cette évaluation ;

En conséquence, confirme le jugement entrepris en ce qu'il a déclaré insuffisantes les offres de la Marine, et réformant pour le surplus,

Condamne M. le ministre de la Marine, ès qualité, à payer à la Compagnie appelante la somme de 3.245.000 francs, sous déduction de tous légitimes acomptes, et ce avec intérêts de droit à partir du jour de la perte, au besoin à titre de supplément de dommages-intérêts ;

Le condamne en outre en tous les dépens de première instance et d'appel ;

Ordonne la restitution de l'amende ;

Donne acte à la Compagnie des Messageries Maritimes de ses réserves en vue de bénéficier des clauses du Traité de paix relatives au remplacement des navires torpillés ou d'obtenir une indemnité pour le préjudice à elle causé par la guerre sous-marine ;

Dit qu'en l'état de la présente décision, il n'y a lieu, pour cause de défaut d'intérêt, d'envisager les conséquences de la couverture des risques assumés par l'État ;

Rejette comme non fondées toutes autres demandes et conclusions des parties. »

Du 13 février 1922. — Prés. : M. Charignon ; M. Siame, av. gén. (concl. contr.) ; plaid. : Mes Abram (pour la Cie des Messageries Maritimes) et Estier, du barreau de Marseille (pour le ministre de la Marine), avocats (1).

Observations. — Cet arrêt nous paraît le meilleur de ceux qui aient été rendus sur le calcul de l'indemnité de réquisition due au cas de perte du navire réquisitionné. Cette question a déjà fait l'objet de nombreuses décisions de jurisprudence (voir les décisions citées dans cette *Revue*, XXXI, pp. 416 à 432, et Rouen, 18 février 1920, *ibid.*, XXXII, p. 338 ; Rennes, 26 avril 1920, *ibid.*, XXXII, p. 359 ; Bordeaux, 22 avril 1920, *ibid.*, XXXII, p. 362 ; Aix, 1er juin 1920, *ibid.*, XXXII, p. 380). Elle est actuellement portée devant la Cour de cassation, à la fois par la Cie des Chargeurs Réunis, qui s'est pourvue contre l'arrêt de la Cour d'appel de Rouen du 18 février 1920 (navire : *Amiral-Hamelin*), et par le Ministre de la Marine, qui s'est pourvu contre l'arrêt de la Cour d'appel de Rennes du 26 avril 1920 (navire : *Constance*). Il est probable, étant donné ces deux pourvois sur des décisions rendues en sens contraire, que la Chambre des requêtes admettra d'office la jonction et qu'un débat contradictoire sera institué devant la Chambre civile sur cette importante question.

Nous avons indiqué dans une longue note sous les premiers arrêts qui ont été rendus (ce Rec., XXXI, pp. 416 à 432) quelles sont les questions qui se posent et quelles solutions elles doivent, à notre avis, comporter. Il y a deux questions juridiques distinctes, mais que les tribunaux peuvent assez facilement confondre : 1° la détermination du moment auquel il faut se placer pour calculer la valeur du navire ; 2° les éléments qui doivent servir à la détermination de cette valeur. La Cour d'appel d'Aix a statué sur ces deux questions et donné à l'appui de sa solution des motifs juridiques extrêmement solides.

I. — La Cour d'appel d'Aix décide qu'au cas de perte du navire réquisitionné, l'indemnité due doit être calculée sur la valeur du navire *au jour de la perte*. Elle avait, dans son arrêt du 1er juin 1920, adopté la solution exactement

(1) Communication de Me Viale, avoué près la Cour, Aix.

opposée et ce revirement est très significatif. La Cour a tenu à le justifier en donnant une démonstration juridique complète ; et elle a repris et complété tous les arguments que nous avions nous-mêmes présentés pour défendre cette thèse.

Ces arguments sont les suivants :

1° Toute réquisition n'est pas nécessairement une réquisition de propriété. Il y a dans la loi du 3 juillet 1877 plusieurs exemples de réquisitions qui ne donnent à l'État que l'usage de la chose ou même les services des personnes réquisitionnées. Le décret du 31 juillet 1914 (art. 73) a prévu en principe que la réquisition des navires serait une réquisition de jouissance, puisque l'emploi du navire est qualifié de temporaire et que l'État paye une indemnité de privation de jouissance.

2° L'État a considéré lui-même que la réquisition était une simple réquisition de jouissance. La circulaire du 11 mai 1915 a prévu qu'il pourrait y avoir cumulativement paiement de deux indemnités lorsque le navire viendrait à périr un certain temps après la réquisition. La circulaire du 24 février 1915 règle les frais de salaires et de nourriture de l'équipage et prévoit le cas où l'armateur réquisitionné les aurait payés lui-même, ce qui ne se comprendrait pas s'il y avait transfert de propriété. Ce dernier argument n'est pas d'ailleurs très convaincant ; car l'armateur n'a pas à avancer les frais d'armement même dans la réquisition en jouissance et dans tous les cas ils doivent lui être remboursés.

3° L'État ne fait opérer les mutations en douane que pour les réquisitions opérées en pleine propriété d'après les instructions que l'Administration elle-même a données à ses agents (circulaire du 21 novembre 1917). Il y a là un argument très fort et que nous avons indiqué (v. ce Rec., XXXI, p. 421, *in fine*). Il tire une force plus grande encore de ce que dans certains cas l'État avait fait faire la mutation en douane après le torpillage du navire pour devenir le propriétaire de l'épave. Ainsi en a-t-il été pour l'épave du *Yunnam* (voir, au surplus, pour le sauvetage de cette épave, Conseil d'État, 18 juin 1919, ce Rec., XXXI, p. 481). L'arrêt du 5 juin 1920 avait déclaré que la mutation en douane n'était pas nécessaire pour établir le transfert de propriété entre les parties. La Cour d'appel d'Aix revient à une con-

ception de la mutation en douane que je crois plus exacte (Georges Ripert, *Droit maritime*, t. I, n° 373).

4° L'argument tiré par l'arrêt de la charte-partie-type établie par le Gouvernement français pour l'exécution du décret du 15 février 1918 sur la réquisition générale de la flotte me paraît moins puissant. Il est dit que cette charte-partie n'est que la mise en œuvre des principes proclamés par la loi de 1877. En réalité, la réquisition générale de la flotte devait bien se faire par application de la loi de 1877 (v. sur ce point Conseil d'État, 30 avril 1920, ce Rec., XXXII, p. 317), mais la charte-partie-type était destinée à éviter la réquisition et il n'est pas étonnant, par suite, qu'il n'y ait pas eu dans ce cas transfert de propriété.

5° Enfin, l'arrêt tire argument de certains documents spéciaux à la cause : la réquisition a été qualifiée de « réquisition-location » ; la convention entre l'État et la Cie des Messageries Maritimes du 11 février 1917 contient des clauses qui seraient inconciliables avec le droit de propriété qui aurait appartenu à l'État sur l'*Annam*.

Tels sont les motifs sur lesquels la Cour appuie sa décision. C'est la première fois que ce problème juridique est ainsi abordé aussi franchement et traité aussi à fond.

Cet arrêt est-il contraire à la jurisprudence de la Cour de cassation ? On ne saurait le prétendre et il s'en défend. La Cour de cassation a posé en principe que l'indemnité doit être fixée d'après la valeur de la chose réquisitionnée au jour de la réquisition, mais elle a statué sur la réquisition de choses fongibles, qui est nécessairement une réquisition immédiate en pleine propriété. La question va se présenter entière devant la Cour de cassation et le principe qu'elle a posé dans son arrêt du 6 mars 1917 ne lui impose pas du tout une solution pour la réquisition des navires.

Quant à l'avis du Conseil d'État du 6 novembre 1917 (ce Rec., XXXI, p. 211), qui a exercé une influence si malheureuse sur la jurisprudence, l'arrêt n'en parle pas, mais un de ses motifs y fait très nettement allusion. Il est dit, en effet, qu'il serait fort illogique d'apprécier le chiffre de la créance à une époque où cette créance n'était pas même née et que cette rétroactivité « ne résulte ni des « termes de la loi, ni de son esprit, ni des principes géné- « raux du droit ». Si l'on se rappelle que le Conseil d'État

imaginait que la réquisition du navire, étant toujours une réquisition immédiate de propriété, pouvait pourtant au cas de restitution et par le jeu d'une condition résolutoire devenir rétroactivement une réquisition de jouissance, on ne manquera pas d'apercevoir qu'en combattant l'idée de rétroactivité, la Cour d'appel d'Aix a très bien vu les vices de la construction juridique imaginée par le Conseil d'État.

La détermination du moment auquel devait être fixée l'indemnité avait dans l'espèce une grande importance, puisque le navire avait été réquisitionné le 7 août 1915 et coulé le 11 juin 1917, soit près de deux ans après.

II. — La deuxième question est celle de la fixation de la valeur du navire. Cette question a soulevé les plus graves difficultés pour les réquisitions de denrées depuis l'arrêt de principe de la Cour de cassation du 6 mars 1917 (*Dalloz*, 1917. 1. 33 ; v. les références citées, ce Rec., XXXI, p. 424). Il semble toutefois qu'à l'heure actuelle la jurisprudence ait une tendance à se montrer plus libérale dans la détermination de la valeur intégrale. L'application de la loi sur les dommages de guerre et l'option qui appartient dans certains cas entre le régime des réquisitions et celui des dommages de guerre poussent les tribunaux à fixer moins strictement les indemnités de réquisition.

En matière de réquisitions maritimes, la situation actuelle de l'armement permet aux tribunaux de ne pas considérer que l'augmentation de la valeur des navires pendant la guerre ait été pour les armateurs une source de profits excessifs.

Ce sont là des considérations extra-juridiques. Nous avons essayé de démontrer, en nous plaçant strictement sur le terrain juridique, que l'on ne peut pas comparer la réquisition des navires à la réquisition des denrées, et que la hausse de la valeur des navires était due à des lois économiques générales bien plus qu'à l'accaparement ou à la réquisition elle-même. Que ces causes économiques soient nées de la guerre, c'est certain ; mais ce n'est pas une raison pour ne pas payer à l'armateur réquisitionné la valeur intégrale du navire perdu.

La Cour d'appel d'Aix, sur ce point encore, donne des motifs qui nous paraissent excellents. Il faut tenir compte, dit-elle, de tous les éléments susceptibles d'influer norma-

lement sur la valeur de l'objet, et elle cite parmi ces causes non seulement l'augmentation du prix de la construction, des salaires et des réparations, mais aussi les destructions occasionnées par la guerre, l'arrêt forcé des constructions nouvelles et les besoins extraordinaires de la consommation. Voilà bien, en effet, les véritables causes de l'augmentation de la valeur des navires. La réquisition ne pouvait pas avoir d'influence sur cette augmentation, puisque les navires réquisitionnés continuaient à servir d'instruments de transport.

En conséquence, l'arrêt majore la valeur non amortie du navire au jour de la perte « d'un pourcentage représentant « la hausse de la construction entre le jour de l'achat et « celui de la perte », et il relève l'indemnité, fixée par le Tribunal civil de Marseille à 1.360.260 francs, à la somme de 3.245.000 francs.

L'arrêt d'Aix constitue un grand succès pour l'armement. Le Tribunal de Marseille avait cru pouvoir invoquer la jurisprudence antérieure de la Cour. La Cour devait, pour changer cette jurisprudence, rendre un arrêt de principe. Elle l'a fait en termes excellents, et nous enregistrons cette consécration de la thèse que nous avons défendue dans cette *Revue*.

G. R.

TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE

23 juin 1921

Hypothèque maritime. Parties et navire étrangers. Exequatur.

Navire : « Oran ».

Un acte constitutif d'hypothèque sur un navire étranger, passé en France entre étrangers devant un consul étranger, peut être déclaré exécutoire en France.

Banco espanol del Rio de la Plata c. Allende.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que par acte passé le 12 août 1921 devant le Con-

sul général de la République Orientale de l'Uruguay en France, Allende, propriétaire du navire *Oran*, inscrit à la Marine nationale uruguayenne, a hypothéqué ledit navire au Banco espanol del Rio de la Plata (succursale de Paris), et pour la somme de 1.027.500 pesos or américains ;

Attendu que ledit acte d'hypothèque traduit légalement par Franck, traducteur juré, a été régulièrement timbré en France, et enregistré à Paris, 2e bureau des s. s. p., le 15 juin 1921, par le receveur, qui a perçu 15.958 fr. 38 ;

Attendu que le Banco espanol del Rio de la Plata a assigné devant ce Tribunal Allende, à l'effet de faire déclarer exécutoire en France l'acte constitutif d'hypothèque passé devant le Consul général de l'Uruguay en France dont s'agit ;

Attendu que Allende déclare s'en rapporter à justice ;

Attendu qu'il est de principe, aux termes des articles 346 du Code de procédure civile, 2123 et 2128 du Code civil, que les conventions intervenues à l'étranger peuvent avoir leur effet en France si elles ne sont pas contraires à une disposition prohibitive de la loi de France, à condition d'avoir été déclarées exécutoires par un tribunal français ;

Attendu qu'aux termes de l'article 1er de la loi du 10 décembre 1874, modifiée par celle du 10 juillet 1885, les navires sont en France susceptibles d'hypothèque et peuvent être hypothéqués par une convention des parties ; que, par suite, l'acte dont l'exequatur est demandé ne contient rien de contraire à l'ordre public ;

Attendu, en conséquence, que la demande du Banco espanol del Rio de la Plata doit être accueillie ;

Par ces motifs,

Déclare exécutoire en France l'acte constitutif d'hypothèque sur le vapeur *Oran*, passé le 12 août 1920, par le Consul général de la République Orientale de l'Uruguay en France, par Manuel Allende, propriétaire du navire, au profit du Banco espanol del Rio de la Plata (succursale de Paris) ;

Condamne Allende aux dépens. »

Du 23 juin 1921. — Prés. : M. Thibault ; min. publ. : M. Sevestre ; Mes Ed. Clunet, avocat (pour le Banco espanol del Rio de la Plata) et Mouillefarine, avoué (pour Allende).

Observations. — Dans le même sens, voyez Cassation, 25 novembre 1879, et, sur renvoi, Grenoble, 11 mai 1881, *Dalloz*, 1880. 1. 56 et 1883. 2. 65 ; *Journ. du Droit intern.* (Clunet), 1880, p. 583, et 1881, p. 428 ; Marseille, 8 avril 1876, *ibid.*, 1876, p. 455 ; Marseille, 20 août 1881, *Rec. Marseille*, 1881. 2. 188.

Sur la nécessité de l'exequatur, voir *Répertoire pratique* Dalloz, v *Droit maritime*, n° 443, et *Journ. du dr. inter.*, 1921, p. 460, quest. 698 ; Bordeaux, 2 juillet 1888, ce Rec., IV, p. 406, et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE

23 septembre 1921

Livraison sous palan. Vol après déchargement. — Armateur. Choix de l'entrepreneur de déchargement. Responsabilité.

I. — *En l'état d'un connaissement aux termes duquel la livraison a lieu sous palan, le transporteur ne répond pas d'un vol avec effraction constaté à l'arrivée de la marchandise aux magasins de la douane, lorsqu'il est établi, par un certificat de l'agent des assureurs, que le colis litigieux a quitté le navire en bon état extérieur.*

II. — *Mais lorsque le transporteur maritime a accepté de l'expéditeur le mandat de choisir pour le compte de celui-ci un entrepreneur de déchargement, il répond des fautes commises dans l'exécution de ce mandat, auquel ne sont pas applicables les règles spéciales du livre II du Code de commerce.*

Notamment, lorsque l'entrepreneur a stipulé qu'il ne serait pas responsable des vols ou bris des colis déchargés par lui en raison de l'état d'insécurité du port (en l'espèce, le port de Beyrouth), cette stipulation est valable à l'égard de l'expéditeur, et le transporteur qui a commis une faute en privant celui-ci, sans l'en aviser, du recours de l'article 1994 du Code civil, doit conserver la responsabilité du vol commis au cours du déchargement.

Chavent père et fils c. Cie des Messageries Maritimes et Worms et Cie.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que suivant connaissement délivré à Lyon le 28 août 1919, à enregistrer, la Cie des Messageries Maritimes a reçu des demandeurs une caisse de soieries d'un poids déclaré de 143 kgs, marquée A. M. A. B., qu'elle devait transporter à Beyrouth et délivrer dans ce port à un destinataire désigné audit connaissement ;

Attendu qu'ainsi qu'il est établi par une lettre adressée le 17 mars 1920 par la Cie des Messageries Maritimes aux assureurs des demandeurs, ladite lettre à enregistrer, le colis en question a été débarqué depuis à Beyrouth par la maison Worms et Cie et déposé par celle-ci dans les magasins de la Douane ;

Attendu qu'il résulte d'un certificat dressé à Beyrouth le 31 octobre 1919 par les commissaires d'avaries Henry Heald et Cie, à enregistrer, que ceux-ci constatèrent dans la caisse A. M. A. B., entrée en douane suspecte et présentant des traces de vol, un manquant de six pièces d'une valeur de 2.795 fr. 20 ;

Attendu que les demandeurs assignent devant le Tribunal la Cie des Messageries Maritimes et Worms et Cie pour s'entendre déclarer responsables de ce manquant et s'entendre condamner conjointement et solidairement à leur payer à titre de dommages-intérêts : 1° la somme de 2.795 fr. 20, importance dudit manquant ; 2° la somme de 205 francs pour frais d'expertise par les commissaires d'avaries ;

Attendu que les deux Sociétés défenderesses déclarent que lorsque le colis litigieux a quitté le steamer de la Cie des Messageries Maritimes il était en bon état (lettre de ladite Compagnie aux assureurs des demandeurs, du 17 mars 1920, lettre de Worms et Cie à la Cie des Messageries Maritimes, du 15 avril 1920, dont copie non contestée, à enregistrer) ; que cette déclaration, corroborée par les commissaires d'avaries qui, dans leur certificat précité, émettent l'avis que le vol a eu lieu vraisemblablement pendant le débarquement ou dans les mahonnes, doit être tenue pour exacte ;

Attendu, en conséquence, que la Cie des Messageries Maritimes qui, aux termes de l'article 2 du connaissement précité, devait livrer en bon état sous palan le colis à elle

confié, a rempli son obligation de transporteur maritime ;

Attendu qu'il convient toutefois de remarquer qu'ayant, aux termes du même article 2, accepté des demandeurs mandat de choisir pour le compte de ceux-ci une entreprise de débarquement, elle est responsable des fautes par elle commise dans l'exécution de ce mandat, contrat absolument distinct du contrat de transport maritime qui l'a précédé et a été régulièrement accompli ; qu'à ce contrat de mandat ne peuvent être appliquées ni les règles spéciales du Livre II du Code de commerce, ni les dispositions du connaissement, lesquelles visent exclusivement le transport maritime ;

Attendu qu'en exécution du mandat à elle donné par les demandeurs, lequel comportait, de par ses termes mêmes, faculté de substitution, la Compagnie des Messageries Maritimes s'est substitué Worms et Cie ; qu'en vertu de l'article 1994 du Code civil, les demandeurs ont une action directe contre ceux-ci ; qu'il échet, par suite, de déclarer ceux-ci mal fondés dans leurs conclusions tendant à leur mise hors de cause pour défaut de lien de droit et de les retenir aux débats ;

Attendu qu'il résulte des documents produits et notamment des copies non contestées de deux lettres en date des 26 février et 15 avril 1920, communiquées par la Cie des Messageries Maritimes, émanant de Worms et Cie, que ceux-ci n'ont accepté de débarquer les marchandises des vapeurs de ladite Compagnie qu'en précisant nettement qu'à raison de la situation particulière du port de Beyrouth, ils n'entendaient être responsables ni des vols ni des bris d'emballage pouvant se produire entre le bord et la douane ;

Attendu que, considérant Worms et Cie soit comme transporteurs maritimes à raison de ce que le débarquement aurait eu lieu en rade de Beyrouth à bord de mahonnes ensuite conduites dans le port, soit comme simples entrepreneurs de débarquement, ce qui paraît d'ailleurs être dans la circonstance leur véritable qualité, cette stipulation est valable, la loi Rabier n'étant pas applicable aux transports maritimes et les entrepreneurs de débarquement pouvant dans les conditions du droit commun limiter leur responsabilité ;

Attendu que les réserves faites par Worms et Cie ont évidemment été acceptées par la Cie des Messageries Maritimes, puisque celle-ci seulement s'abstient de conclure aux débats sur la correspondance qui les établit ;

Attendu que la convention passée entre les deux Sociétés défenderesses est régulière et licite et doit par suite être appliquée, que Worms et Cie peuvent l'opposer aux demandeurs mandants de leurs contractants ;

Attendu, en conséquence, que la demande formée contre Worms et Cie à raison d'un vol commis au cours des opérations par eux effectuées est mal fondée et doit dès lors être déclarée telle ;

Mais, attendu que la Cie des Messageries Maritimes, en se substituant des mandataires que, sans en aviser les demandeurs ses mandants, elle a déchargés de la responsabilité qui légalement leur incombait, a commis une faute, les demandeurs subissant un préjudice égal à la valeur des pièces de soies volées et au coût des frais de constatation payés au commissaires d'avaries ; que la Cie des Messageries Maritimes est tenue de réparer ce préjudice conformément à l'article 1992 du Code civil ;

Attendu que si la valeur justifiée des pièces de soie volées est bien de 2.795 francs, somme réclamée dans l'assignation, par contre le coût des frais de constatation n'est pas de 205 francs, mais bien de 205 piastres turques, soit, au cours indiqué dans le certificat d'avaries de un franc par deux piastres 85, 71 fr. 95 centimes ; que c'est donc jusqu'à concurrence de 2.866 fr. 95, toutes causes confondues, qu'il échet d'accueillir la demande contre la Cie des Messageries Maritimes, en condamnant celle-ci à la totalité des dépens, au besoin à titre de supplément de dommages-intérêts, puisque c'est par sa faute que les demandeurs succombent dans leur action contre Worms et Cie ;

Par ces motifs,

En ce qui touche Worms et Cie : déclare les demandeurs mal fondés dans leur demande à toutes fins qu'elle comporte ; les en déboute ;

En ce qui touche la Cie des Messageries Maritimes :

Condamne la Cie des Messageries par les voies de droit à payer à Chavent, à titre de dommages-intérêts, toutes causes confondues, la somme de 2.866 fr. 95 ;

Déclare Chavent mal fondés dans le surplus de leur demande, les en déboute ;

Condamne la Cie des Messageries Maritimes à tous les dépens. »

Du 23 septembre 1921. — Prés. : M. Chevrier ; plaid. :

Mes Francis Sauvage, avocat (pour Chavent), Massin (pour les Messageries Maritimes) et Hardy (pour Worms et Cie), agréés.

Observations. — I. — Voyez Rouen, 26 mai 1873, *Dalloz*, 1876. 2. 52 ; Marseille, 19 octobre 1908, ce Rec., XXIV, p. 353.

II. — Rappr. Aix, 5 juin 1913, ce Rec., XXIX, p. 370.

Dans l'espèce actuelle, le Tribunal a retenu la responsabilité du premier transporteur pour le motif suivant : aux termes d'une convention passée entre celui-ci et l'entrepreneur de déchargement, ce dernier ne devait pas répondre des vols ou bris de la marchandise, en raison de l'état d'insécurité du port. D'après le Tribunal, cette convention était valable comme s'appliquant soit à des opérations de transport maritime, soit à des opérations de déchargement, et l'expéditeur était en conséquence privé de l'action de l'article 1994 du Code civil, mais le transporteur maritime avait commis une faute en lui enlevant ce recours.

Cette solution nous semble contestable : il ne s'agissait pas de savoir si les clauses d'exonération étaient valables dans les rapports du premier transporteur et de l'entrepreneur de déchargement, mais bien si elles étaient opposables par celui-ci à l'expéditeur. Or, d'après l'article 1363 du Code civil, les conventions n'ont pas d'effet à l'égard des tiers : l'expéditeur et le destinataire ne pouvaient donc être privés du recours que leur donne l'article 1994 par des conventions auxquelles ils étaient restés étrangers (1).

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

7 décembre 1921

Connaissement direct. Clause de négligence. — Faute profitant à l'armateur. — Consignataire du navire. Clauses du connaissement.

Navires : « Solaas » et « Sambre ».

I. — *La clause d'exonération des fautes du capitaine insérée dans un connaissement direct peut être opposée au des-*

(1) Communication de Me Francis Sauvage, avocat à Paris.

tinataire, par l'armateur qui a émis ce connaissement, en cas de faute du capitaine du navire sur lequel les marchandises ont été transbordées.

II. — *La clause de négligence ne peut pas être invoquée par l'armateur s'il a tiré profit de la faute commise par le capitaine ; mais c'est au réclamateur qu'il incombe de prouver la réalité de ce profit (en l'espèce, que le fait d'avoir délié des balles pour l'arrimage a donné lieu à un supplément de fret).*

III. — *Au cas de manquant à la livraison attribuable à un vol, le consignataire du navire peut opposer la clause de négligence au destinataire, lorsque celui-ci n'établit pas que le manquant est postérieur au débarquement.*

Compagnie cotonnière c. Lloyd Royal Belge et Comptoir Maritime franco-belge.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que la Compagnie Cotonnière était porteur d'un connaissement direct pour le Havre, avec transbordement à Anvers, délivré à Barcelone le 27 mai 1919 par le Lloyd Royal Belge pour 405 fardeaux de cuir chargés sur le vapeur *Solaas* ; que ce lot, moins 2 balles qui ne furent pas retrouvées à Anvers, fut transbordé dans ce port sur le vapeur *Sambre*, appartenant à l'armement Adolf Deppe ; que le Lloyd Royal Belge s'en porta réclamateur au Havre auprès du Comptoir Maritime Franco-Belge, agent de Deppe, en vertu d'un connaissement de réexpédition dressé à son adresse, et remit le bon à enlever à la Compagnie Cotonnière ; qu'il fut alors constaté que 338 colis seulement étaient intacts et qu'avec les cuirs débarqués en vrac, on reconstitua 13 balles plus deux ballots, et que le manquant total se chiffre par 4 balles plus 103 kgs ; qu'en l'état de ces faits, la Compagnie Cotonnière a fait assigner le Lloyd Royal Belge, en paiement de la somme de 12.510 francs, valeur des manquants, et que le Lloyd Royal Belge a appelé en cause le Comptoir Maritime Franco-Belge ; que, par jugement du 9 juin 1920, le Tribunal, statuant au provisoire et avant faire droit, a renvoyé l'affaire à l'instruction de M. Bernier ;

Vu le rapport ;

Attendu que le Lloyd Royal Belge ayant, avant toute action, offert à la Compagnie Cotonnière le paiement de la valeur des deux balles qui ont manqué au transbordement à Anvers, la contestation n'est relative qu'au manquant supplémentaire constaté au Havre, soit 2 balles plus 103 kgs ;

Attendu que les connaissements du *Solaas*, ainsi que d'ailleurs ceux du *Sambre*, contiennent la clause dite de négligence qui exonère les armateurs des fautes du capitaine ; que, d'autre part, l'instruction de l'arbitre révèle que les fardeaux, bien ficelés avec du bastain, offraient une rigidité suffisante pour ne pas craindre que les croupons sortent dans les manutentions diverses et que les cuirs en vrac dans la cale du *Sambre* provenaient de balles déliées volontairement pour faciliter l'arrimage, les croupons étant logés entre les balles et formant clef ; que l'honorable technicien conclut pour ce motif à une faute d'arrimage nettement caractérisée ; que l'arbitre n'a pas été à même d'établir de façon précise si les vols qui ont pu être commis à la faveur de l'état de vrac dans lequel se trouvaient les cuirs ont été perpétrés à Anvers ou au Havre, qu'il se borne à l'avis qu'ils ont dû avoir lieu dans les deux ports ;

Attendu que la prétention de la Compagnie Cotonnière est que la faute du capitaine du *Sambre* étant établie, la responsabilité personnelle de celui-ci était certaine ; qu'étant, elle, Compagnie Cotonnière, sans lien de droit avec lui, elle ne pouvait l'actionner, que cette action appartenait au Lloyd Royal Belge, lequel, en ne l'exerçant pas, s'est reconnu vis-à-vis d'elle responsable des manquants imputables à la faute dudit capitaine ;

Attendu que les clauses et conditions du connaissement direct signé à Barcelone pour Le Havre, et en vertu duquel la Compagnie Cotonnière s'est portée réclamateur des balles de cuir, régissent le transport entier de Barcelone au Havre ; que, par suite, la clause d'exonération du capitaine stipulée par le Lloyd Royal Belge s'applique aussi bien aux fautes du capitaine du navire transbordeur qu'à celles du capitaine du *Solaas* ; que cette clause, dont la validité n'est pas contestable, est donc opposable par le Lloyd Royal Belge à la Compagnie Cotonnière à raison de la faute d'arrimage commise par le capitaine du *Sambre* ; qu'il importe peu,

par conséquent, que le Lloyd Royal Belge ait ou non exercé un recours personnel contre le capitaine du *Sambre* ; que cela n'a causé aucun préjudice à la Compagnie Cotonnière qui n'a pas d'action contre le dernier transporteur ; que cette Compagnie a d'ailleurs nettement manifesté qu'elle entendait ne connaître que le Lloyd Royal Belge, en refusant d'accepter le connaissement du *Sambre* que celui-ci offrait de lui endosser pour lui permettre de se porter directement réclamateur et en exigeant la remise d'un bon à enlever ;

Attendu que la Compagnie Cotonnière prétend encore que la clause d'irresponsabilité des fautes du capitaine serait inopposable, parce que l'armateur aurait tiré profit de la faute commise ;

Attendu qu'il est de principe certain que l'armateur ne peut s'exonérer d'une faute qui lui a profité et de laquelle il devient en quelque sorte complice, mais que le fardeau de la preuve incombe au réclamateur ; que cette preuve n'est pas faite en l'espèce ; qu'il n'est nullement établi, en effet, et d'ailleurs peu vraisemblable, que le fait qu'une quinzaine de balles ont été déliées et que les croupons ont plus ou moins servi de calage à l'arrimage, ait rapporté aux armateurs un supplément de fret en leur permettant de mettre à bord une plus grande quantité de marchandises ; qu'on se trouve plutôt en présence d'une faute trop commune, résultat du manque de surveillance par le capitaine du personnel employé à l'embarquement ;

Attendu que s'il était établi que les cuirs ont été volés au Havre, la responsabilité personnelle du consignataire du navire serait engagée sans qu'il puisse, en tant que représentant de l'armateur, se prévaloir de la clause de négligence ;

Mais, attendu que, sur ce point également, la preuve que le manquant est postérieur au débarquement est à la charge du réclamateur ;

Attendu que le débarquement du *Sambre* a été terminé le 26 juin et que la reconnaissance contradictoire de la marchandise a eu lieu le 1er et le 2 juillet, c'est-à-dire dans un assez court délai ; que l'honorable arbitre, appelé à vérifier le dire d'un gardien qui aurait déclaré avoir vu des ouvriers voler des cuirs, déclare que ce gardien, interrogé, n'a plus la même assurance dans ses déclarations ; que

l'instruction n'a relevé aucun fait et que cette seule déposition ne saurait constituer la preuve que tout ou partie des cuirs manquants ont été volés sur quai au Havre ;

Par ces motifs,

Donne acte au Lloyd Royal Belge de son offre de payer à la Compagnie Cotonnière la valeur des deux balles qui ont manqué au transbordement à Anvers ;

Dit cette offre valable et libératoire à charge par le Lloyd Royal Belge de la réaliser ;

Déboute la Compagnie Cotonnière du surplus de sa demande ;

Dit et juge, par suite, qu'il n'y a pas lieu de statuer sur le recours en garantie du Lloyd Royal Belge contre la Compagnie Maritime Franco-Belge, qui devient sans objet ;

Vu les offres faites avant toute instance par le Lloyd Royal Belge, condamne la Compagnie Cotonnière aux dépens. »

Du 7 décembre 1921. — Prés. : M. Génestal ; plaid. : Mes Basset (pour la Cie Cotonnière), de Grandmaison (pour le Lloyd Royal Belge) et Courant (pour le Comptoir Maritime franco-belge), avocats (1).

Observations. — I. — Comp. Havre, 23 janvier 1912, ce Rec., XXVIII, p. 198 ; Havre, 15 avril 1913, *ibid.*, XXIX, p. 566 ; Rouen, 2 février 1916, *ibid.*, XXXI, p. 484 ; — *contrà*, Rouen, 13 mai 1910, *ibid.*, XXVI, p. 22.

Cf. G. Marais, *Du Connaissement direct*, ce Rec., XXIX, p. 826 et suiv., notamment pp. 839 et 841.

II. — Le jugement rapporté ici semble marquer une tendance, d'ailleurs bien timide, contre la règle d'après laquelle la clause de négligence ne doit plus jouer dès que la faute est susceptible d'avoir procuré un profit à l'armateur, quelque minime, pour ne pas dire problématique, que soit ce profit. Voir, sur la rigueur excessive de cette règle et de la jurisprudence qu'elle a inspirée, Danjon, t. II, n° 739, *in fine* ; Georges Ripert, t. I, n° 796, et note sous Cassation, 5 juin 1920, ce Rec., XXXII, p. 306.

III. — Voir les décisions citées, ce Rec., XXXIII, p. 367, 2e alinéa ; *adde* Rennes, 23 juin 1921 (sol. impl.), *suprà*, p. 774, § III.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES

7 février 1921

Gens de mer. Maladie. Sortie de l'hôpital. Droit aux salaires.

La sortie de l'hôpital du marin tombé malade pendant le voyage ne dégage pas nécessairement l'armateur de l'obligation au paiement des salaires mise à sa charge par l'article 262 du Code de commerce. La sortie de l'hôpital ne constitue qu'une présomption de guérison, que le marin peut détruire par la preuve contraire.

Gallène c. Société Nantaise de Navigation.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Gallène, matelot au service de la Société Nantaise de Navigation, est tombé malade en cours de voyage ; qu'entré à l'hôpital de Toulon le 8 avril 1920, il en sortit le 18 mai suivant muni d'un certificat du médecin traitant constatant que son état nécessitait un certain temps de convalescence ; que c'est dans ces conditions que Gallène assigna la Compagnie défenderesse, en vertu de l'art. 262 du Code de commerce, en paiement de 850 fr., montant de sa solde et indemnités y afférentes pendant cinquante jours de convalescence ;

Attendu que la Société n'entend élever aucune discussion sur les faits invoqués par Gallène ; qu'elle soutient seulement que ce n'est pas à elle, mais à la Caisse de Prévoyance des marins, que Gallène doit s'adresser pour obtenir ce paiement ; que l'art. 262 du Code de commerce doit en effet s'entendre restrictivement ; que l'obligation mise par cet article à la charge de l'armateur doit par suite cesser dès que la guérison est constatée, c'est-à-dire dès que le malade sort de l'hôpital ; que vouloir étendre la responsabilité de l'armateur à la période de convalescence serait mettre à la charge de celui-ci les paiements qui doivent être effectués par la Caisse de Prévoyance en cas d'incapacité temporaire ; qu'au surplus, le mot de *convalescence*, totale-

ment inconnu dans la législation d'assistance sociale, ne saurait créer aucune obligation juridique et qu'il faut en conclure que tant que le matelot est à l'hôpital, l'art. 262 s'impose à l'armateur, mais que dès qu'il en sort il doit être considéré ou comme guéri, ou comme frappé d'incapacité temporaire, pour laquelle il relève seulement de la Caisse de Prévoyance ;

Mais, attendu que, si sérieuses puissent être les raisons invoquées par la Société défenderesse, on ne saurait raisonnablement prétendre que la sortie de l'hôpital doit, d'une façon absolue, coïncider avec la guérison ou la fin du traitement, que tout au plus peut-on admettre, conformément à la circulaire ministérielle du 23 septembre 1889, que si l'homme traité dans un hôpital est présumé malade, celui qui en sort est présumé guéri, que c'est donc à lui de prouver qu'il ne l'est pas et que cependant sa sortie est légitime, s'il prétend conserver son droit contre l'armement ;

Attendu qu'il convient donc de déterminer pour chaque cas particulier si le matelot est ou non, à la sortie de l'hôpital, en état de reprendre son travail, sans courir le risque de retomber malade, et non de trancher *à priori*, comme le demande la Société défenderesse, la question de savoir si la sortie de l'hôpital doit *ipso facto* la dégager des obligations mises à sa charge par l'art. 262 du Code de commerce ; que si la jurisprudence a reconnu à l'armateur le droit de contrôler l'état du matelot en désignant l'hôpital où celui-ci doit être traité, il doit en être *à fortiori* de même lorsque le matelot échappe en quittant l'hôpital à la surveillance de l'armateur ; qu'il échet donc de faire en ce cas application du principe posé par la circulaire ministérielle du 23 septembre 1889, en décidant notamment que la sortie de l'hôpital constitue une présomption de guérison, qu'il appartient au matelot de détruire par la preuve contraire s'il entend continuer à bénéficier des dispositions de l'art. 262 du Code de commerce ;

Attendu toutefois qu'il ne saurait y avoir de confusion entre l'incapacité temporaire prévue par la loi du 21 avril 1898 et celle pouvant résulter d'un état de convalescence analogue à celui dont argue aujourd'hui Gallène ; que les dispositions de l'art. 5 de la loi du 21 avril 1898 ne peuvent en effet avoir pour but d'exonérer l'armateur de sa responsabilité, ni d'en limiter les effets, qu'elles visent seulement

le cas où, par suite de blessures ou maladie survenues au cours de leur dernier embarquement, les matelots se trouvent définitivement ou temporairement dans l'impossibilité de continuer la navigation ; que si l'on rapproche ce texte du dernier alinéa de l'art. 262 du Code de commerce, on est conduit à dire que loin de se substituer l'un à l'autre, ces deux textes se complètent en ce sens que l'un a précisément pour objet de continuer au matelot le secours qu'il ne peut tirer de l'autre après les 4 mois prévus à l'art. 262 du Code de commerce ; que toute la question soumise au Tribunal se résume donc dans une question d'espèce, celle de savoir si Gallène était ou non, à la date du 18 mai 1920, en état de reprendre son travail ; qu'étant sorti à cette date de l'hôpital, on doit dire que c'est à lui à établir qu'il n'était pas encore guéri et que s'il fait cette preuve c'est l'armateur et non la Caisse de Prévoyance qui doit payer ses salaires tant que l'incapacité temporaire n'excédera pas 4 mois ;

Attendu que pour administrer cette preuve, Gallène fournit deux certificats, l'un en date du 18 mai 1920, émanant du médecin traitant de l'hôpital de Toulon, et destiné à la Société Nantaise de Navigation à vapeur, l'autre en date du 18 juin 1920, émanant d'un médecin choisi par Gallène lui-même et auprès duquel la Compagnie défenderesse n'a pu exercer son droit de surveillance ;

Attendu que le Tribunal ne saurait donner à ces deux certificats la même force probante ; qu'alors que le premier émane d'un médecin d'un hôpital choisi par l'armateur et est précisément destiné à la Compagnie défenderesse, l'autre au contraire a été sollicité par Gallène en dehors de tout contrôle et sans que l'armateur ait pu être en mesure de connaître dans quelles mesures la conduite de Gallène a pu hâter ou retarder son complet rétablissement ; qu'il faut donc dire que seul le certificat du médecin traitant de l'hôpital de Toulon, prescrivant un mois de convalescence, apporte la preuve de l'incapacité de Gallène de reprendre le travail avant ce laps de temps ; que, pour le surplus, Gallène, ne faisant pas la preuve qui lui incombe, doit être débouté ;

Par ces motifs,

Condamne la Société Nantaise de Navigation à vapeur à payer à Gallène la somme de 510 francs, avec intérêts de droit ;

Déboute Gallène du surplus de ses demandes, fins et conclusions ;

Dit que les dépens seront supportés deux tiers par la Société Nantaise de Navigation et un tiers par Gallène. »

Du 7 février 1921. — Prés. : M. Bertin ; plaid. : Mes Tabart (pour Gallène) et Lagrange (pour la Société Nantaise de Navigation), avocats.

Observations. — La question tranchée par le Tribunal de commerce de Nantes dans son jugement du 7 février 1921 semble n'avoir pas été soumise aux tribunaux auparavant.

En tant qu'il décide que la sortie de l'hôpital ne coïncide pas nécessairement avec la guérison ou la fin du traitement, le jugement peut être approuvé. La sortie de l'hôpital peut, en effet, être déterminée par la nécessité de céder la place à des malades plus graves ; d'autre part, une déclaration de guérison accompagnant la sortie régulière, si elle doit être présumée exacte, peut toutefois être démentie par les faits eux-mêmes, et la distinction entre la fin de la maladie et le début de la convalescence ne paraît pas susceptible d'une précision absolue.

Dans sa seconde partie, le jugement admet que le droit aux salaires ne cesse pas simultanément avec l'obligation de traitement, puisqu'il déclare que ce droit se prolonge après la maladie proprement dite, si le marin n'est pas en état de reprendre son travail, situation que le Tribunal prétend opposer à l'incapacité temporaire visée à l'article 5 de la loi du 29 décembre 1905 (ce Rec., XXI, p. 381). Cette partie de la décision est discutable.

Le droit du marin à ses salaires pendant une certaine période après l'hospitalisation étant reconnu en principe, il s'agissait ensuite pour le Tribunal de fixer la durée de cette période. Mis en présence de deux certificats médicaux, le Tribunal a donné la préférence à celui du médecin choisi par l'armateur et par l'intermédiaire duquel celui-ci pouvait exercer son droit de surveillance. Cette décision est conforme à la jurisprudence antérieure, d'après laquelle l'armateur peut imposer au marin malade le médecin de son choix (voir Aix, 9 juin 1909, ce Rec., XXV, p. 26 ; Havre 26 juillet 1909, *ibid.*, XXV, p. 504 ; — comp. Boulogne, 4 février 1913, *ibid.*, XXIX, p. 228) et le fait par le marin de se soustraire au contrôle du médecin choisi par l'arma-

teur peut lui faire perdre son droit aux salaires (Marseille, 7 novembre 1906 et 16 juillet 1908, *ibid.*, XXII, p. 331, et XXIV, p. 502 ; Nantes, 30 juin 1921, *Rec. Nantes*, 1921. I. 209).

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

27 septembre 1921

Gens de mer. Congédiement (art. 270, C. com.). Garçon interprète à bord.

Navire : « Patria ».

I. — *Les règles spéciales du droit maritime sur la prestation des services des gens de mer ne visent pas les seuls marins proprement dits inscrits maritimes ; elles s'appliquent à tous les membres de l'équipage et, notamment, à un garçon interprète à bord.*

II. — *En l'absence de toute convention dérogeant à l'article 270 du Code de commerce, aucune indemnité n'est due par l'armateur au cas de congédiement d'un homme de l'équipage après l'achèvement du voyage.*

B... c. Cie de Navigation Cyprien Fabre.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que B... était garçon interprète à bord du *Patria*, vapeur de la Cie Cyprien Fabre ; qu'il se plaint que brusquement, sans préavis ni juste motif, la Cie l'aurait congédié et qu'elle aurait refusé de le réembarquer ; que, de ce chef, il lui réclame une somme de 4.000 francs à titre de dommages-intérêts en vertu des dispositions qui procèdent du droit commun ;

Attendu que les règles spéciales du droit maritime sur la prestation des services des gens de mer ne sont pas réservées aux seuls marins proprement dits, inscrits maritimes ; qu'elles s'appliquent indistinctement à tous les agents employés à bord des navires à un service normal salarié par

l'armateur, en un mot, à tous les membres de l'équipage qui servent à bord ;

Attendu que la question du congédiement des hommes d'équipage est régie par l'article 270 du Code de commerce, dérogatoire à l'article 1780 du Code civil, soit au droit commun en matière de louage de services s'agissant d'un indû congé ;

Attendu qu'aux termes de l'article 270 précité, le matelot qui justifie qu'il est congédié sans cause valable a droit à une indemnité, si le congé a lieu avant le voyage commencé ou pendant le cours du voyage ; qu'il en résulte *a contrario*, d'après la jurisprudence, dont les décisions sur ce point n'ont pas varié jusqu'ici, qu'il en est autrement quand le voyage est terminé et qu'alors l'armateur conserve le droit absolu de modifier, à sa convenance, le rôle d'équipage ;

Attendu que B..., en tant que garçon interprète, fait partie du personnel du bord ; que l'article 270 susvisé s'applique, dès lors, à raison du congé dont il a été l'objet à son arrivée à Marseille, où son dernier voyage a pris fin, et avant qu'il ait été embarqué de nouveau ; qu'il n'existe pas entre lui et la Compagnie une convention spéciale, qui dérogerait pour son cas à l'article prérappelé, et qu'en conséquence, il ne peut rien réclamer ;

Par ces motifs,

Déboute B... de sa demande et le condamne aux dépens. »

Du 27 septembre 1921. — Prés. : M. Jullien ; plaid. : Mes Casimir (pour B...) et Goirand (pour la Cie Cyprien Fabre), avocats.

Observations. — I. — Dans le même sens, Trib. civ. Havre, 29 mai 1913, ce Rec., XXIX, p. 61, qui décide « qu'il est constant que les dispositions du titre V, liv. II, « du Code de commerce s'appliquent à tous les gens de « mer, c'est-à-dire à tout le personnel composant l'équi- « page d'un navire, sans distinction entre les attributions « de chacun à bord, et la qualité d'inscrit maritime ou « non inscrit » ; Aix, 18 décembre 1901, *Rec. Marseille*, 1902. 1. 76 ; — rappr. Trib. corr. Marseille, 10 décembre 1887, ce Rec., III, p. 587. Il a été jugé, d'autre part, que la règle de l'insaisissabilité des salaires (ordonnance du 1er novembre 1745) ne s'applique pas seulement aux

marins inscrits maritimes, et, notamment, qu'elle peut être invoquée par un garçon de salle à bord ; Trib. paix Havre, 1er juin 1912, ce Rec., XXVIII, p. 863. Voir aussi Georges Ripert, *Droit maritime*, t. I, nos 437 et suiv., et 565 ; *Les agents du service général*, ce Rec., XXVI, p. 561.

Spécialement, sur l'application de l'article 270 du Code de commerce, voir Aix, 18 décembre 1901, et Havre, 29 mai 1913, précités (congédiement d'un cuisinier) ; Marseille, 18 octobre 1919, ce Rec., XXV, p. 365 (congédiement d'un maître d'hôtel).

En ce qui concerne les agents du service général faisant partie de l'état-major, voir la note II sous le jugement du Tribunal de commerce de Marseille, du 28 décembre 1921, rapporté ci-dessous.

II. — Voir Aix, 18 décembre 1901, *Rec. Marseille*, 1902. 1. 76 ; Aix, 15 octobre 1912, ce Rec., XXIX, p. 42 ; Marseille, 12 août 1901, *ibid.*, XIX, p. 850 ; Marseille, 18 octobre 1909, *ibid.*, XXV, p. 365 ; — mais, dans le sens qu'il y a lieu à indemnité si, dans l'intervalle des engagements proprement dits, l'armateur demeure lié en vertu d'un contrat de louage de services ordinaire, voir Aix, 15 octobre 1912, et Marseille, 18 octobre 1909, précités ; Havre, 19 février 1907, ce Rec., XXIII, p. 46 ; Danjon, t. I, n° 392, p. 610 ; comp. Georges Ripert, t. I, n° 506, *in fine*. Rappr., sur le droit du capitaine à indemnité lorsque, ayant été engagé pour un temps déterminé, il est congédié avant l'expiration de cette période, Bordeaux, 16 janvier 1906, ce Rec., XXI, p. 718 ; Douai, 29 avril 1909, *ibid.*, XXVI, p. 285.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

28 décembre 1921

Gens de mer. Congédiement. (art. 270, C. com.). Elève commissaire.

Navire : « Providence ».

I. — *Un élève commissaire de bord doit être considéré comme faisant partie de l'état-major du navire.*

II. — *L'article 270 du Code de commerce, relatif au congédiement des matelots, n'est pas applicable aux officiers composant l'état-major des navires de commerce.*

B... c. Cie de Navigation Cyprien Fabre.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que B..., élève gérant de bord (*assistant purser*) à bord du steamer la *Providence*, de la Cie de Navigation à vapeur Cyprien Fabre, ayant été congédié le 5 octobre 1921 à l'expiration d'un voyage qu'il venait de faire à New-York, a cité ladite Compagnie en paiement de dommages-intérêts et en restitution des sommes retenues pour être versées à la caisse de prévoyance de ladite Société ;

Attendu que pour justifier la somme qu'il réclame, B... indique qu'il avait comme appointements fixes 400 francs par mois et touchait en outre 400 à 450 francs de pourcentage sur les affaires faites à bord, mais sans justifier d'aucun moyen de contrôle de ces dernières sommes ; qu'étant un officier du bord, il avait droit en cas de congédiement à six mois d'appointements, qu'il réduit à la barre à trois mois ;

Attendu que la Cie défenderesse allègue qu'elle a dû se priver des services de B... en l'état de ses inaptitudes pour le poste qui lui avait été confié et notamment de son attitude à l'égard des passagères, sa tenue incorrecte ayant motivé des observations réitérées de son supérieur, le gérant du bord, sans amener une plus grande retenue ou correction de sa part ;

Attendu que la Cie se prévaut des conditions générales des engagements de son personnel par lesquelles elle se réserve le droit de se priver des services au port d'embarquement des hommes dont elle n'est pas satisfaite, qu'en l'état, aucune indemnité ne saurait être allouée aux membres de l'équipage qui compromettent à la fois la réputation de la Cie en ce qui concerne le personnel recruté et la tenue régulière de ce personnel à l'égard de ses passagers ;

Attendu que la qualité que se donne B..., qui est conforme à celle que la Compagnie lui attribue, est « élève commissaire de bord » de la marine marchande ; que,

comme tel, il fait partie du personnel du navire et doit être considéré comme faisant partie de l'état-major ; que l'article 270 du Code de commerce concernant le congé des matelots leur est exclusivement applicable et ne peut être étendu aux officiers composant l'état-major des navires de commerce, spécialement aux commissaires des paquebots d'une Compagnie de navigation ; le rôle d'équipage, arrêté au moment de l'embarquement, n'est point opposable à ces derniers ;

Attendu, toutefois, que l'emploi de B... n'est pas de ceux qui peuvent motiver une indemnité supérieure à trois mois d'appointements mais dans le cas seulement où le congé à lui donné n'est pas justifié par des faits sérieux qui ont motivé son renvoi ; que les griefs reprochés par la Cie défenderesse, s'ils étaient démontrés, seraient de nature à motiver ce congédiement ; que, par suite, l'enquête sollicitée par la Cie Cyprien Fabre doit être ordonnée ;

Par ces motifs,

Dit que l'indemnité à laquelle pourrait être tenue la Cie défenderesse à l'égard de B... ne pourrait être supérieure à trois mois d'appointements, y compris les indemnités diverses s'il en avait, justifiées qu'elles soient ; mais avant de statuer au fond, préparatoirement autorise ladite Cie à établir par toutes sortes et manières de preuves et même par témoins à l'audience que le sieur B... importunait par ses assiduités discourtoises les passagères du bord, avait une attitude incorrecte, ce en présence des dames et malgré les observations à lui faites à ce sujet par ses supérieurs ; pour, sur ladite preuve faite et rapportée ou faute de l'être, sauf la preuve contraire, être ensuite statué ce que de droit ;

Dépens réservés. »

Du 28 décembre 1921. — Prés. : M. Labussière ; plaid. : Mes Guiol (pour B...) et Aicard (pour la Cie Cyprien Fabre), avocats.

Observations. — I. — Les commissaires des paquebots sont classés parmi les officiers de la marine marchande par l'article 57 du décret-loi du 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898. Un brevet de commissaire de la marine marchande a été institué par le décret du 5 mars 1919 (ce Rec., XXXI, p. 584). Les dispositions de ce décret concernant l'obtention du brevet visent les quatre emplois

suivants : commissaire, commissaire-adjoint, aide-commissaire et élève commissaire. Le décret du 10 août 1920 (ce Rec., XXXII, p. 471), sur le tarif des frais de rapatriement, classe les commissaires dans la première catégorie des grades, et les commissaires-adjoints et aides-commissaires dans la seconde ; la loi du 30 décembre 1920 (ce Rec., XXXII, p. 504), sur les pensions, classe de même les commissaires dans la première catégorie, et, dans la seconde, les sous-commissaires.

II. — La question de savoir si les officiers et assimilés peuvent être congédiés sans indemnité, après l'achèvement du voyage et avant la clôture d'un nouveau rôle, a été diversement résolue. Dans le sens de l'affirmative, voir Marseille, 12 août 1901, et Aix, 15 octobre 1912 (médecin), ce Rec., XIX, p. 850, et XXIX, p. 42 ; Rouen, 28 novembre 1902 (second), *ibid.*, XVIII, p. 861 ; Marseille, 17 février 1886 (commissaire), *ibid.*, I, p. 629. Par contre, plusieurs décisions ont reconnu le droit à une indemnité de congédiement, en se basant, soit sur l'existence d'un contrat de louage de services pour une durée indéterminée ; voir Rouen, 3 mai 1896 (commissaire), *Dalloz*, 1899. 2. 193 ; Aix, 17 novembre 1902, et Marseille, 18 octobre 1909 (commissaire), ce Rec., XVIII, p. 817, et XXV, p. 365 ; Havre, 19 février 1907 (second), *ibid.*, XXIII, p. 46 ; — soit sur ce que l'alinéa 5 de l'article 270 du Code de commerce ne s'appliquerait qu'aux seuls matelots ; Rouen, 3 mai 1896, et Havre, 19 février 1907, précités. Ce dernier motif a été vivement critiqué ; Levillain, note au *Dalloz*, 1899. 2. 193 ; Danjon, t. I, n° 392 ; Georges Ripert, t. I, n° 505.

Sur l'entrée en compte, pour le calcul de l'indemnité de congédiement, des diverses primes dont bénéficiait le commissaire à bord congédié, voir Aix, 17 novembre 1902, précité.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ALGER

8 juillet 1921

Assurances maritimes. Compétence. Appel en garantie.

L'article 21, 2e alinéa, de la Police française sur facultés de 1888 (1), *qui déclare que les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de commerce du lieu où a été souscrit le contrat ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur, peut être invoqué par l'appelé en garantie pour décliner la compétence du Tribunal saisi de la demande principale.*

Morjean c. Paul Mouriès ; Paul Mouriès c. Société « Terre et Mer ».

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, suivant exploit, enregistré, de Adda, huissier à Alger, du 2 mars 1921, le sieur Morjean a fait assigner Paul Mouriès par-devant ce Tribunal en paiement de la somme de 1.850 fr., montant de règlement d'avaries et marchandises manquantes ;

Attendu que, suivant autre exploit, enregistré, de Payard, huissier à Paris, du 9 mars 1921, le sieur Paul Mouriès a fait assigner la Société « Terre & Mer » pour s'entendre condamner à le relever en garantie de toutes les condamnations qui pourraient intervenir à son encontre au profit de Morjean ;

Attendu que Mouriès reconnaît avoir couvert Morjean à concurrence de 2.750 fr. contre les risques maritimes et de vol mais déclare et justifie qu'il s'est fait couvrir du montant de cette somme par la Société d'Assurances « Terre & Mer » à laquelle il a fait donner assignation ;

(1) L'article 21 de la police sur facultés de 1888 est devenu, avec des différences de rédaction sans conséquences pratiques, l'article 24 de l'imprimé du 15 novembre 1919 (ce Rec., XXXII, p. 452).

Attendu que la Société « Terre & Mer » décline la compétence du Tribunal, prétextant que les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de commerce du lieu où a été souscrit le contrat ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur, et le même article ajoute : « Il est dérogé « aux dispositions du Code de procédure civile qui seraient « contraires à celle du présent article » ;

Sur ce : — Attendu que de ce qui précède il résulte que Mouriès reconnaît qu'il a assuré Morjean jusqu'à concurrence de 2.750 fr. ;

Attendu que d'un procès-verbal d'avaries dressé par M. Dardinet, en date du 20 janvier 1920, il résulte que les avaries ou pertes dans les marchandises assurées par Morjean s'élèvent à 1.850 fr. ; qu'il y a lieu, dès lors, de condamner Mouriès à payer ladite somme à Morjean ;

Sur l'appel en garantie : — Attendu que la Société « Terre & Mer » décline la compétence de ce Tribunal en vertu de l'article 21 de la police, aux termes duquel est compétent le Tribunal de commerce du lieu où a été souscrit le contrat ;

Attendu que les conventions intervenues entre Mouriès et la Société ont été souscrites à Paris ; que, dès lors, le Tribunal doit se déclarer incompétent ;

Par ces motifs,

Sur la demande principale : Condamne Paul Mouriès à payer à Maurice Morjean la somme de 1.850 fr., pour les causes sus-énoncées, avec intérêts de droit du jour de la demande ;

Sur l'appel en garantie : Se déclare incompétent ; en conséquence, renvoie Paul Mouriès à se pourvoir comme il avisera et le condamne aux dépens. »

Du 8 juillet 1921. — Prés. : M. Philibert ; plaid. : Mes Basset (pour Morjean), Divielle (pour Mouriès) et Grimal (pour la Société « Terre & Mer »), avocats.

Observations. — La lecture de cette décsiion est intéressante en ce sens qu'il avait été jusqu'ici admis que l'appelé en garantie ne saurait se soustraire au jugement du Tribunal saisi de la demande principale que si la clause d'attribution de juridiction dont il se prévalait prévoyait

d'une façon expresse cette attribution de juridiction *même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs.*

Rien de pareil ne se retrouve en l'espèce. En effet, aux termes de l'art. 21 de la police française d'assurances du 1er janvier 1888, dont la Société appelée en garantie se prévalait pour décliner la compétence du Tribunal de commerce d'Alger, « les assureurs ne peuvent être assignés que « devant le Tribunal de commerce du lieu où le contrat a « été souscrit ou au choix de l'assuré, si le contrat a été sous- « crit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de « commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de « l'assureur. — Il est dérogé aux dispositions du Code de « procédure civile qui seraient contraires à celles du présent « article ».

Il était soutenu par l'appelant à la garantie qu'à défaut d'attribution expresse de juridiction au cas d'appel en garantie, l'application de l'art. 21 de la police sus-énoncé devait être exclusivement restreinte au cas où l'assureur se trouverait défendeur à l'action principale.

En réalité, cependant, c'est sur l'art. 181 du Code de procédure civile que le demandeur à la garantie s'appuyait pour appeler la Société assureur devant le Tribunal d'Alger. Or il s'agit là, essentiellement, d'une disposition du Code de procédure civile contraire au principe posé par l'art. 21 susmentionné et à laquelle il est, en conséquence, expressément dérogé par l'alinéa *in fine* dudit article. La décision du Tribunal de commerce d'Alger paraît donc à l'abri de toute critique (1).

(1) Communication de Me Grimal, avocat à Alger.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE

Par Jean Renard, docteur en droit
Avocat au barreau de Marseille

TRIBUNAL D'EMPIRE

5 janvier 1921

Assurance sur facultés contre les risques de guerre. Capture du navire.

La capture d'un navire comprend la prise de la cargaison ennemie se trouvant à bord.

En juillet 1914, 20 caisses de soutaches furent assurées contre les risques de guerre pour le transport en Chine. Les clauses de guerre stipulaient : « L'assurance ne couvre que « les risques de guerre directs : confiscations, prise, endom- « magement ou destruction par des puissances belligérantes « et par vaisseaux de guerre. Le risque cesse au moment « où les marchandises sont déchargées du vapeur ». Après que la guerre eût éclaté, le vapeur fut capturé par un vaisseau de guerre anglais et déclaré de bonne prise à Alexandrie. L'assuré réclama à l'assureur le paiement de la somme assurée. Ce dernier refusa le paiement, en avançant qu'une « prise de la marchandise » n'avait pas eu lieu. Le Tribunal régional de Munich-Gladbach, le Tribunal supérieur de Dusseldorf et le Reichsgericht reconnurent que le dommage était couvert par l'assurance et condamnèrent l'assureur au paiement de l'indemnité.

Pour la Cour d'appel, la notion de prise équivaut à celle de capture qui consiste dans la prise de possession forcée par des vaisseaux de guerre ennemis en faveur de l'Etat preneur. Or, la prise du vapeur ayant porté en même temps sur la marchandise, d'après l'intention déclarée de l'Etat preneur (Angleterre) de s'approprier en même temps les

deux, il y avait eu dans l'espèce réalisation d'un risque couvert par l'assurance.

Devant le Tribunal d'Empire, le demandeur au pourvoi cherchait à faire admettre que la prise de possession du vapeur par les Anglais n'avait eu lieu qu'après le déchargement de la marchandise. La Cour d'appel avait cependant constaté que les Anglais avaient pris possession du navire de vive force lorsqu'ils firent conduire le vapeur à Alexandrie, et cela dans l'intention, non pas de l'employer temporairement, mais de le garder définitivement après qu'il aurait été condamné par le Tribunal des prises. Ces faits sont constitutifs de la prise, au sens de la clause de guerre stipulée. Il a déjà été exposé dans l'arrêt du Reichsgericht (vol. 90, p. 145) que la capture d'un navire dans le but sus-indiqué constitue en même temps une prise des marchandises ennemies qui se trouvent à bord. Il n'y a aucune raison d'abandonner les règles développées dans cet arrêt.

Observations. — Voir l'analyse de cette décision dans la *Revue Internationale d'Assurances Maritimes* du Dr P. Brüders, vol. I, n° 10 (déc. 1921), p. 159.

Comp. Tribunal d'Empire, 24 novembre 1920, ce Rec., XXXIII, p. 409.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

11 octobre 1920 et 17 janvier 1921

Abordage. Calcul de l'indemnité.

Navires : « Fernande » et « Jonny ».

L'étendue de l'obligation qui pèse sur le propriétaire du navire abordeur est limitée au montant de l'avarie fixé par les experts et à la perte subie à la suite de l'inutilisation du navire pendant les réparations.

Fisc de la Marine Impériale c. Jacob Fahjein.

Le vapeur français *Fernande*, saisi par le Gouvernement allemand au début de la guerre, fut abordé par le remorqueur allemand *Jonny*, dans le port de Hambourg, au mois de janvier 1918. Le dommage en résultant avait été évalué à 4.967 marks. A la suite du Traité de Versailles, le vapeur fut restitué à la France, mais avant l'achèvement des réparations ordonnées. Seules les réparations indispensables avaient été effectuées. Le Gouvernement allemand en demandait le règlement au propriétaire du remorqueur *Jonny*, y compris les frais d'expertise. En outre, il concluait à ce que le Tribunal décide que le défendeur serait obligé à le relever et garantir de toutes autres actions nées ou à naître de l'abordage, actions que le Gouvernement français, l'armateur du vapeur *Fernande*, ou toute autre personne qualifiée pourrait intenter par la suite envers le Reich.

En deuxième instance, le propriétaire du remorqueur *Jonny* ne discutait plus sa responsabilité ; par contre, il contestait le principe même de la demande, son montant et sa validité.

Jugement du 11 octobre 1920. — Le 11 octobre 1920, par arrêt interlocutoire, le Tribunal supérieur hanséatique a jugé que l'abordeur est tenu (en dehors de la question de la nécessité des réparations provisoires et de leur coût) de payer seulement le montant de l'avarie tel qu'il résulte de l'estimation des experts. Il doit en outre les frais d'expertise et une indemnité à l'abordé pour la perte de jouissance pendant la durée des réparations. Car, aux termes d'une jurisprudence constante, sa seule obligation est d'effacer le préjudice subi en remettant le navire abordé dans le même état qu'avant la collision. Ce préjudice, jusqu'à preuve du contraire, est fixé par l'évaluation des experts, sans qu'il y ait lieu de s'arrêter au fait que l'armateur applique l'indemnité à son navire ou non. Dans le premier cas, s'il dépense plus, on présumera que son bateau a une valeur supérieure à celle qu'il possédait au moment de l'abordage ; s'il dépense moins, que cette valeur est moindre.

Mais, outre ce préjudice issu directement et immédiatement de l'abordage, il peut y en avoir d'autres en relation moins évidente avec lui. Ainsi, dans l'espèce actuelle, avant l'exécution des travaux reconnus nécessaires par les experts, il y avait eu des réparations de première nécessité,

toutes provisoires. De même nature était l'indemnisation réclamée pour perte de jouissance pendant la durée des travaux. Le Tribunal supérieur a posé deux règles : si les réparations n'ont pas été faites, la question de la perte de jouissance doit être écartée ; si, d'autre part, elles ont eu lieu non pas aussitôt après l'accident, mais longtemps après, de telle sorte qu'elles ont coûté plus cher qu'il n'avait été indiqué, le responsable ne saurait en subir les conséquences, car il n'y a aucun lien entre la cause, à savoir l'abordage, et l'effet, majoration des prix due à des circonstances économiques.

Jugement du 17 janvier 1921. — Ayant ainsi posé les principes, le Tribunal supérieur n'a plus eu qu'à les appliquer le 17 janvier 1921 après l'enquête ordonnée. Il a en effet accueilli l'action du fisc de la Marine impériale jusqu'à concurrence de l'estimation expertale et de la perte de jouissance qui doit résulter des réparations prescrites, et l'en a débouté pour le surplus.

Observations. — Voir le texte de la décision dans la *Hanseatische Gerichtszeitung* (part. commerciale), 1921, n° 11, p. 63.

Il a été jugé de même que le propriétaire du navire avarié dans un abordage ne saurait réclamer une indemnité pour le prolongement d'immobilisation du navire dû à ce que les réparations n'ont été commencées qu'après plusieurs jours de retard ; Trib. sup. hanséatique, 24 novembre 1911 et 6 mars 1912, ce Rec., XXVIII, p. 78.

Généralement, sur l'absence d'obligation pour l'abordeur de réparer le préjudice qui n'est qu'une conséquence indirecte de l'abordage, voir Poitiers, 7 avril 1919, *ibid.*, XXXI, p. 396, et la note.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

28 février 1921

Immunité de juridiction. United States Shipping Board. Abordage.

Navires : « Ice King » et « Jonas-Sell ».

La règle du droit des gens qui reconnaît l'immunité de juridiction aux Etats étrangers peut être invoquée par l'United States Shipping Board actionné devant les tribunaux allemands en réparation des dommages consécutifs à un abordage.

Gustav Salling c. United States Shipping Board.

Faits. — Le demandeur, propriétaire du vapeur *Jonas-Sell*, abordé d'après lui par la faute de l'*Ice King*, réclamait à ce dernier la réparation des dommages consécutifs à cette collision. Le défendeur, tout en contestant le principe de la faute, soulevait l'incompétence du Tribunal et l'irrecevabilité de la demande, en se fondant sur ce qu'il était partie intégrante du Gouvernement des Etats-Unis et qu'à ce titre, d'après les règles du droit des gens, il échappait à toute juridiction étrangère. Le demandeur répliquait en invoquant le § 9 du Shipping Board Act de 1916, et c'est en l'état de cette controverse qu'est intervenu le jugement du 28 février 1921.

Jugement. — Le Tribunal précise d'abord qu'il faut placer la question à résoudre sur son vrai terrain, celui du droit des gens et du privilège reconnu aux Etats d'être soustraits à la juridiction des tribunaux étrangers. Il l'abordera dans toute son ampleur, au lieu de s'en tenir aux moyens de procédure tirés de ce que le premier tribunal saisi n'était pas compétent à raison même du lieu où s'est produit l'abordage (eaux hollandaises).

Il relève et souligne ensuite que c'est bien à l'Etat américain lui-même que l'action s'adresse. L'United States Shipping Act du 7 septembre 1916 institue, en effet, une admi-

nistration nationale propriétaire de navires marchands qu'elle exploite.

La règle à suivre dès lors, en conformité avec la jurisprudence du Tribunal d'Empire, c'est qu'un Etat ne peut être soumis, même dans les rapports de droit privé, à aucune autre juridiction que celle de ses tribunaux. En l'espèce, il est impossible d'admettre une exception à cette règle, comme dans le cas de la soumission volontaire de l'Etat étranger à d'autres juges que ses nationaux, ou dans le cas d'une action réelle immobilière. La disposition du Shipping Act invoquée ne saurait prêter à cette interprétation. Cette loi constitue en effet une réglementation interne et si elle vise d'une façon claire l'application aux vaisseaux exploités des lois américaines, elle laisse par contre tout à fait douteuse et incertaine une renonciation au privilège de l'exterritorialité juridictionnelle. D'ailleurs, simple loi nationale, elle ne pourrait valoir renonciation à une règle du droit des gens que si elle avait fait l'objet d'un accord international ou tout au moins d'une notification aux autres Etats.

En vain le demandeur s'appuyait-il sur le principe du droit international maritime d'après lequel tout vaisseau marchand naviguant dans les eaux territoriales d'un Etat étranger est soumis à sa police et à ses tribunaux. Ce principe n'étant écarté qu'au profit des navires de guerre, de ceux appartenant à des souverains étrangers, ou employés à des services publics, il en déduisait avec certains auteurs que les navires d'Etat utilisés à des fins strictement commerciales échappent à la règle d'exterritorialité.

Le Tribunal supérieur a repoussé l'argument comme contraire au principe de droit international sanctionné par le Tribunal d'Empire qu'un Etat étranger n'est pas justiciable, même pour les rapports de droit privé, d'autres tribunaux que les siens. A supposer que la situation présente née de la guerre, qui a provoqué la formation des marines d'Etat, n'ait pu par conséquent être prévue par le Tribunal d'Empire lorsqu'il a fixé, comme seules exceptions au principe susdit, le cas d'une action réelle, fondée sur la situation dans un Etat d'un immeuble appartenant à un autre Etat, et celui d'une renonciation expresse de ce dernier à son privilège, il aurait fallu encore, pour admettre une nouvelle exception aussi importante, que le demandeur prouve son incorporation au droit international. Or, les décisions

anglaises rapportées par lui ne comportent pas l'affirmation d'une tendance ferme en ce sens.

La Haute-Cour de l'Amirauté, en 1873, saisie du cas du s/s. *Charkieh*, appartenant au Khédive d'Egypte et servant à la poste ainsi qu'au transport des personnes et des marchandises, jugea qu'un souverain s'adonnant au commerce comme personne privée, renonce à son privilège et le perd.

Mais ce point de vue fut abandonné par la Cour d'appel dans l'arrêt qu'elle rendit le 27 février 1880 à la suite de l'abordage provoqué par le navire *Le Parlement Belge*, appartenant à l'Etat belge et utilisé pour les besoins de la poste et du commerce. Elle déclara, en effet, qu'un pareil navire appartient au domaine public de l'Etat souverain, même s'il n'est destiné à aucun but politique. Les tribunaux anglais ne pouvaient avoir sur lui aucun droit de juridiction, même lorsqu'il naviguait dans les eaux anglaises.

Enfin, la même Cour a rendu en 1919 un arrêt que le demandeur invoquait comme décisif, à propos de l'abordage du *Porto-Alexandre*. Mais il faut remarquer de suite qu'il s'agissait d'un navire affrété à temps pour un voyage ordinaire, d'un navire marchand par conséquent accomplissant les fonctions de transport privé.

Etant donné ces circonstances, le Tribunal supérieur n'a pas cru qu'on puisse affirmer avec certitude le renversement de la règle du droit international qu'il a mise en relief.

C'est avec raison cependant que le demandeur insiste sur la nécessité d'appliquer un traitement différent aux navires d'Etat utilisés pour un service public et à ceux utilisés pour des transports privés. Rien ne distingue ces derniers des vaisseaux appartenant aux particuliers, et la guerre a provoqué l'éclosion de véritables flottes d'Etat inconnues jusqu'alors. Une loi comme le Shipping Act qui déclare propriété d'Etat un aussi grand nombre d'unités commerciales, et les soustrait par conséquent au contrôle des juridictions étrangères, en vertu des règles actuelles du droit international, est de nature à jeter dans le commerce de telles perturbations qu'il est désirable qu'une réglementation nouvelle soit apportée à la matière. Mais, si souhaitable qu'elle soit, il n'entre pas dans les pouvoirs du Tribunal de l'accomplir, et c'est pourquoi il déboute le demandeur de son action.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans la *Hanseatische Gerichtszeitung* (part. commerciale), 1921, n° 42, p. 85.

L'intérêt de cette décision n'échappera à personne, non plus que sa portée inquiétante pour les multiples intérêts privés qui peuvent se trouver liés aux transports effectués par les navires du Shipping Board. En Allemagne même, dans le Recueil précité, cet arrêt a suscité deux notes en sens contraire de juristes également soucieux des intérêts allemands mis en périls et de l'application exacte des règles du droit des gens.

Il nous paraît utile de faire passer sous les yeux du lecteur leur argumentation respective et de conclure par un examen du problème tant au point de vue de la pratique française que du droit international.

I. — *Thèse de l'irrecevabilité de l'exception soulevée par le Shipping Board.* — Cette thèse, soutenue dans les n°s 42, pp. 87, et 52, p. 110, de la *Hanseatische Gerichtszeitung*, (part. commerciale), par le Dr Gothard Brandis, part d'une considération de fait fondamentale. Admettre que les navires du Shipping Board ne relèvent pas de la juridiction des tribunaux locaux, dans les ports où ils entrent et commercent, c'est pratiquement rendre illusoire le recours théorique laissé aux intéressés, car ils reculeront le plus souvent devant les difficultés et les frais entraînés par une procédure lointaine pour saisir les tribunaux américains seuls compétents.

La décision précitée aboutit donc à un résultat inéquitable en fait. A-t-elle du moins une base juridique ferme ? Le Dr Gothard Brandis ne le pense pas.

Sans doute, il n'y a rien à objecter à la règle de l'immunité juridictionnelle admise en droit international au profit des Etats souverains, mais, en l'espèce, y avait-il lieu à son application ? C'est ce qui lui paraît douteux.

Le Tribunal supérieur hanséatique admet, à la suite du Tribunal d'Empire, qu'un Etat peut renoncer à ce privilège. Or, il suffit de se reporter à la section 9 du Shipping Act du 7 septembre 1916, aux termes de laquelle les navires employés aux besoins du commerce sont soumis à toutes ses lois, pour trouver cette renonciation.

Il est admis, en effet, en droit international que cette renonciation peut être déduite de la nature même des actes

passés. Dès lors, comment ne voir dans la règle du Shipping Act qu'une disposition du droit interne ? Ne consacre-t-elle pas plutôt l'état de fait et de droit qui résulte de l'armement par les Etats-Unis d'un grand nombre de navires destinés au commerce international ? Sans cela, cet Etat pourra poursuivre ses propres débiteurs et échapper à raison de sa souveraineté aux poursuites de ses créanciers. Une pareille rupture d'équilibre est contraire à l'équité et à la bonne foi.

L'article 14 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910, relative à l'assistance en mer (ce Rec., XXVI, p. 262), ratifiée par les Etats-Unis eux-mêmes, vient à l'appui de cette thèse ; il spécifie que sont exclus de son application les vaisseaux de guerre et ceux des Etats qui servent exclusivement à des services publics. Le commentaire officiel précise que cet article 14 laisse en dehors tous autres vaisseaux, comme ceux avec lesquels serait effectué le transport des personnes ou des marchandises. D'où il résulte clairement que l'on établit une distinction absolue au point de vue du traitement entre les deux catégories de navires. Il fallait donc, selon le Dr Gothard Brandis, tenir davantage compte des intérêts pratiques en jeu, et juger d'une façon plus équitable et moins objective. L'Allemagne étant encore en état de guerre avec les Etats-Unis, il était dérisoire de s'appuyer sur une règle tirée du *comitas gentium*, à l'heure où le droit international créé avant la guerre semble avoir fait faillite, ou en tout cas s'adapter mal aux situations qui en sont nées.

II. — *Thèse de l'immunité juridictionnelle.* — Elle a été soutenue dans le même Recueil (1921, n° 19, p. 109), par M. le Dr Stammann, avocat.

Pour lui, ni le Shipping Act ni la Convention de Bruxelles ne peuvent être invoqués à l'encontre de la théorie admise par le Tribunal supérieur hanséatique.

Le Shipping Act est une loi américaine, applicable aux rapports américains et signifiant seulement que l'Etat américain armateur est responsable comme un armateur privé. Mais quelle est la procédure à suivre pour mettre en jeu cette responsabilité, la même loi ne le dit pas. C'est l'objet d'une loi particulière, le Suits in Admiralty Act. Cette loi s'occupe en outre des tentatives devant les juridictions

étrangères pour saisir les navires d'Etat ou les traduire en justice. Elle exprime formellement que les Etats-Unis ne sont en rien déchus de leur droit de faire valoir devant ces tribunaux l'immunité de juridiction. C'est la preuve absolue que ce Gouvernement n'a pas entendu, en soumettant ses navires au droit commun, renoncer à son privilège.

Si l'on passe à la Convention de Bruxelles, on remarque qu'elle pose une règle de droit, mais n'organise pas les actions qui en résultent. Il n'est pas possible de présumer que les Etats signataires, en excluant des effets de leurs conventions les vaisseaux de guerre et certains navires d'Etat déterminés, aient par cela même renoncé les uns vis-à-vis des autres au privilège d'immunité lorsqu'il s'agirait de mettre en jeu les règles de l'assistance et de l'abordage en mer.

Dès lors, le Dr Stammann s'élève contre la thèse du Dr Brandis tendant, pour un intérêt momentané, à ce que les tribunaux allemands s'écartent de l'application stricte d'une règle de droit pour s'appuyer sur l'équité, base fuyante. Ce renversement de la pratique constante ne pourrait qu'être préjudiciable aux intérêts que l'on veut servir.

III. — Les deux thèses qui viennent de s'affronter représentent les deux tendances de la doctrine allemande en la matière.

Celle du Dr Stammann a pour elle la tradition et la jurisprudence non seulement en Allemagne, mais en Angleterre et en Amérique. En Allemagne, notamment, outre l'autorité du Tribunal d'Empire (vol. 62, p. 165), elle peut se réclamer du Tribunal des Conflits de Prusse. Dans un jugement du 25 juin 1910, cette juridiction a en effet posé les principes constants sur lesquels s'appuie la décision rapportée ici. On trouvera le texte de cet arrêt fondamental dans le recueil *Sirey*, 1912. 4. 1, avec une note magistrale de M. A. de Lapradelle qui résume admirablement l'état de la question et les controverses auxquelles elle a donné lieu dans la pratique.

La thèse du Dr Brandis reflète au contraire le mouvement d'opinion qui, tenant compte de l'extension des attributs de l'Etat moderne, limite le privilège de l'immunité juridictionnelle aux seuls actes de la puissance publique pour lesquels il a été créé. « Quand un Etat, dit Bluntschi

« (*Droit public moderne*, 1878, p. 135), crée un établisse-
« ment commercial, et prend part comme marchand aux
« opérations de commerce, il a renoncé *ipso facto* à sa
« dignité souveraine et il doit répondre de ses actes de
« négoce devant les tribunaux de commerce ».

C'est là, en effet, que se trouve le nœud du problème. Le principe de la non-intervention, s'il est de règle en droit international, ne s'applique aussi et seulement qu'aux actes de souveraineté. Or, l'Etat n'agit pas toujours comme puissance publique. Il est souvent et de plus en plus une simple partie contractante, c'est-à-dire en principe l'égal de celui avec qui il traite. Cela ne fait point de doute lorsqu'il s'agit des rapports d'un national et de cet Etat, du moins en France. Il a été, en effet, admis par la jurisprudence que les tribunaux de droit commun sont compétents pour connaître des litiges survenus entre des particuliers et l'Etat affréteur, assureur ou transporteur. Pourquoi en serait-il autrement lorsque ces rapports existent entre cet Etat et un étranger, par exemple entre le réceptionnaire d'une marchandise avariée dans un port étranger ou, comme dans l'espèce rapportée, entre le propriétaire du navire abordé et l'Etat armateur du navire transporteur ou abordeur ?

Remarquons d'ailleurs que la thèse de l'immunité absolue aboutit à des inconséquences. Elle autorise l'Etat, qui ne peut être valablement assigné devant un tribunal étranger, à saisir cependant celui-ci de ses actions. Mais alors, si le défendeur introduit à son tour une demande reconventionnelle, l'Etat poursuivant pourra-t-il, en vertu du privilège d'immunité, obtenir que sa demande seule soit jugée à l'exclusion de celle de son adversaire ? On l'a soutenu, mais non sans aboutir à des difficultés inextricables. Car, comment soutenir qu'un Etat puisse faire un choix dans le droit étranger qu'il invoque, et écarter les dispositions qui lui sont contraires ?

Enfin, la même thèse admet une exception pour les actions nées à l'occasion des immeubles possédés par des Etats en pays étranger. Cette exception tient sans doute au rattachement de ces biens au territoire ; mais ne s'explique-t-elle pas aussi par le fait que cette propriété en pays étranger était la seule forme des rapports privés où entraient autrefois les Etats ? Quand on tient compte du développement des fonctions de l'Etat moderne, devenu commer-

çant et industriel, il serait étrange qu'une exception créée pour les relations relevant du droit privé connues à un moment donné ne s'étende pas aussi à celles qui sont nées et se sont multipliées surtout depuis la guerre.

Ce sont ces considérations qui paraissent guider la jurisprudence française la plus récente. La Cour d'Alger, par arrêt du 22 janvier 1914 (*Rec. d'Alger*, 1914. 2. 204) a posé nettement le principe de la distinction entre les actes de souveraineté échappant à la juridiction des tribunaux étrangers, et les actes rentrant dans la catégorie des rapports de droit privé qu'il leur appartient, par contre, de connaître et de juger.

Cette distinction a été suivie par le Tribunal de commerce de la Seine (26 décembre 1919), qui en a fait l'application à l'Office Suisse des Transports extérieurs. Sur appel, toutefois, la Cour de Paris a déclaré applicable à l'espèce la règle de l'immunité de juridiction (arrêt du 16 mars 1921, *suprà*, p. 763) ; mais elle se basait sur le fait que ledit Office avait agi dans un but politique, excluant toute idée de spéculation ; v. aussi Rennes, 19 mars 1919, ce Rec., XXXII, p. 345.

Selon toute probabilité, l'Etat commerçant étranger qui soulèverait, devant les tribunaux français, l'exception tirée de son immunité juridictionnelle serait donc certain d'un échec, et c'est ce qui explique que le Shipping Board n'ait jamais conclu encore à leur incompétence toutes les fois qu'il a été assigné devant nos tribunaux consulaires.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE

CHAMBRE DES LORDS

1er juillet 1920

Sauvetage. Remorqueur réquisitionné par l'Amirauté. Droit de l'Amirauté à une rémunération de sauvetage.

Navires : « Conqueror » et « Warrior ».

I. — *Si, aux termes de la section 557, n° 1, du Merchant Shipping Act de 1894, un navire du Gouvernement britannique ne peut réclamer le paiement d'une rémunération de sauvetage ou d'assistance, il en est autrement, aux termes de la section 1 du Merchant Shipping Act de 1916, dans le cas où ce navire était spécialement armé en vue des opérations de sauvetage. Dans ce cas, il doit avoir les mêmes droits que s'il appartenait à un particulier.*

II. — *Au cas où une charte-partie remet à l'affréteur la gestion nautique du navire* (demise of the ship), *le droit à la rémunération d'assistance ou de sauvetage appartient à l'affréteur et non à l'armateur.*

Page et autres c. Commissaires de l'Amirauté ; Cie de Remorquage a vapeur Elliott c. Commissaires de l'Amirauté.

Au début de la guerre de 1914, les remorqueurs *Conqueror* et *Warrior* avaient été réquisitionnés par l'Amirauté et il avait été convenu que ces navires seraient soumis au régime de la charte-partie type connue sous le nom de T. 99. Aux termes de cette charte-partie, l'équipage et l'aménagement des navires devaient être entretenus par les armateurs mais, par contre, c'est à ces derniers que devait revenir le bénéfice des opérations d'assistance et de sauve-

tage qui pouvaient être effectuées par les navires faisant l'objet du contrat.

Postérieurement, en septembre 1916 et en janvier 1917, des conventions modifièrent le régime juridique de l'exploitation de ces deux navires, et il fut convenu que l'Amirauté prenait complètement à sa charge leur équipement, leur armement, ainsi que les risques auxquels ils pouvaient être exposés.

C'est sous le régime de ces nouvelles conventions que le remorqueur *Conqueror* assista le navire *Sussex* en janvier 1917 et que le remorqueur *Warrior* assista le navire *Messina* en février 1917.

Les armateurs des deux remorqueurs invoquèrent alors les premières conventions de 1914 pour prétendre que c'est à eux seuls que devait être allouée l'indemnité d'assistance. L'Amirauté soutenait, au contraire, que les conventions de 1916 et 1917 avaient opéré la transmission à son profit de la possession des deux navires (demise of the ship), que, par conséquent, les deux remorqueurs lui appartenaient au sens du Merchant Shipping Act de 1916, de sorte que c'était elle seule, à l'exclusion des armateurs, qui avait le droit de réclamer le bénéfice de l'indemnité d'assistance.

Cette interprétation de l'Amirauté, qui avait été admise en première instance par la Division du Banc du Roi, qui avait été également approuvée par la Cour d'appel, vient d'être confirmée par la Chambre des Lords.

En délivrant leurs jugements, les magistrats reconnurent que le premier contrat laissait aux propriétaires la direction nautique du navire conformément à ce que l'on appelle la clause brute (gross clause). Le second contrat avait précisément eu pour effet de transférer cette gestion nautique à la Couronne (clause nette).

Cette opération entraînait en réalité une double conséquence juridique : d'une part, la résolution de la clause brute, et, d'autre part, le transfert de la possession juridique du navire (demise of the ship) des propriétaires aux affréteurs, dans l'espèce à la Couronne.

Dans ces conditions, les juges se bornèrent à consacrer l'opinion qu'avait formulée le juge de première instance Bailhache, dans l'affaire du *Conqueror* : « Une charte-partie « avec *demise of the ship* produit cet effet juridique que, « au cas où il y a assistance et qu'une indemnité d'assis-

« tance a été fixée, le bénéfice de cette indemnité doit être « attribué non pas à l'armateur, mais à l'affréteur qui « possède le navire par charte-partie. »

Du 1er juillet 1920. — Chambre des Lords. — Lords Birkenhead, Finlay, Shaw, Moulton et Sumner. — Plaid. : Stewart Bevan, K. C., et Van den Berg, assistés de Thomas Cooper & C°, solicitors, pour les armateurs ; Sir Gordon Hewart (A.-G.), MacKinnon, K. C., et Dunlop, K. C., assistés du solicitor du Trésor, pour l'Amirauté.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *Aspinall's Maritime Law Cases*, vol. XV, p. 81.

I. — La section 557 du Merchant Shipping Act de 1894 remplaçant la section 484 du Merchant Shipping Act de 1854 prévoit expressément qu'au cas de sauvetage effectué par un navire de l'Etat, aucune rémunération de sauvetage ne peut être allouée au capitaine ou à l'équipage du navire. En ce sens : Cargo ex-Woosung (1876) 44 L. J. Adm. 45 ; The Cybele (1878) 47 L. J. Adm. 86. Il n'en est autrement qu'au cas où la réclamation de l'indemnité d'assistance a été autorisée par l'Amirauté. En ce sens, Cargo ex-Ulysses (13 P. D. 205) et navire *Melpomène*, ce Rec., XXIX, p. 83.

Toutefois, l'étendue de cette disposition a été restreinte par la section 1 du Merchant Shipping Act de 1916 qui s'exprime ainsi : « Quand les services de sauvetage ont été rendus par un navire de l'Etat et que ce navire a été spécialement armé en vue du sauvetage ou qu'il est un remorqueur, l'Amirauté est en droit, nonobstant la disposition contraire de la section 557 du Merchant Shipping Act de 1894, de réclamer une indemnité de sauvetage, et elle a, dans ce cas, les mêmes droits et les mêmes prérogatives que si le navire n'était pas un navire de l'Etat ».

Voir pour la jurisprudence française le jugement rendu par le Tribunal de commerce de la Seine le 29 avril 1919, dans l'affaire *Pétroléine* et *Francisque*, ce Rec., XXXI, p. 512, la note de M. Ripert et les renvois.

II. — Au cas où le navire qui a effectué le sauvetage était affrété, l'affréteur n'a le droit de réclamer à son profit le paiement de l'indemnité de sauvetage que lorsqu'il

y avait eu « demise of the ship », c'est-à-dire lorsque la charte-partie avait transmis à l'affréteur la possession du navire (Fenton v. The City of Dublin Steam Packet C°, 8 A. & E. 835 ; Newberry v. Colin, 7 Bing. 190 ; Schuster v. M'Kellar, 7 E. & B. 704 ; Omoa and Cleland Coal and Iron Cy v. Huntley, 2 C. P. D. 464 ; The Scout, L. R. 3 A. & E. 512) ou que ce droit au bénéfice de l'indemnité d'assistance lui avait été expressément réservé par la charte-partie (George Booker and C° v. Pocklington S. S. C° Ltd, 1899, 2 Q. B. 690).

Dans ce cas, l'affréteur devient un véritable armateur-affréteur en ce qui concerne le droit à l'indemnité de sauvetage (The Maria Jane, 14 Jur. 857 ; The Collier L. R., 1. A. & E. 83). Lorsque la charte-partie ne comporte pas la « demise of the ship » et qu'elle est muette sur la question d'attribution de l'indemnité de sauvetage, c'est l'armateur seul qui est qualifié pour réclamer le bénéfice de cette indemnité (The Waterloo, 2 Dods. 433 ; The Alfen, Swab. 189 ; The Scout, L. R. 3 A. & E. 512).

La jurisprudence allemande semble être assez hésitante sur la question. Un jugement du Tribunal régional de Hambourg du 22 février 1910, ce Rec., XXVII, p. 719, paraît décider que dans tous les cas le bénéfice de l'indemnité d'assistance appartient à l'armateur. Par contre, un jugement du Tribunal supérieur hanséatique du 5 décembre 1911, ce Rec., XXVII, p. 864, s'il déclare qu'en principe l'indemnité d'assistance doit appartenir à l'armateur, reconnaît que l'indemnité doit être allouée à l'affréteur, dans le cas où ce dernier n'est pas un affréteur ordinaire, mais un affréteur-armateur.

En Belgique, l'on semblerait assez disposé à accorder dans tous les cas une partie de l'indemnité d'assistance à l'affréteur en tenant compte que ce dernier a couru les risques des opérations d'assistance ou de sauvetage. En ce sens, jugement du Tribunal d'Anvers, 3 mai 1875 (*Jur. Anv.*, p. 211) et Smeesters, *Droit maritime et droit fluvial*, t. II, n° 988.

En France, la question ne paraît guère avoir été examinée par la doctrine. Il est vrai que la plupart des time-charters modernes comportent une clause spéciale relative à l'attribution de l'indemnité d'assistance. Mais la clause d'une charte-partie attribuant le bénéfice de cette indemnité à

l'affréteur lui permet-elle d'agir directement contre les tiers ? Ne produit-elle effet, au contraire, que dans les rapports entre l'armateur et l'affréteur de sorte que, en dépit de cette clause, l'armateur serait seul qualifié pour réclamer aux tiers le bénéfice de l'indemnité, sauf à la transmettre ensuite partiellement ou totalement à l'affréteur ? Voir, dans ce dernier sens, jugement du Tribunal de commerce du Havre du 9 juillet 1889, ce Rec., V, p. 360.

Il semble qu'il devrait en être autrement dans les cas où il y a « demise of the ship », car le capitaine qui a dirigé les opérations de sauvetage est alors le préposé, non de l'armateur, mais de l'affréteur (cf. Ripert, t. II, n° 1.866).

CHAMBRE DES LORDS

26 novembre 1920

Abordage. Pilotage obligatoire. Obligation pour le capitaine et l'équipage d'assister le pilote.

Navire : « Gothland ».

I. — *Au cas d'abordage, le capitaine qui veut échapper à la responsabilité qu'il encourt, en prétendant qu'au moment de l'abordage se trouvait à bord un pilote dont la présence lui était imposée par les règlements, doit établir que l'abordage est exclusivement imputable à la faute de ce pilote.*

II. — *Le pilote a le droit de compter que le capitaine et l'équipage veillent aux incidents de navigation de façon à l'en avertir, le cas échéant. Au cas où aucun avertissement ne lui aurait été donné, il n'est pas présumé avoir eu connaissance de ces incidents de navigation et ne peut être considéré comme seul responsable de l'abordage qui en a été la conséquence.*

III. — *Lorsqu'un navire avance avec une vitesse excessive dans un chenal étroit où le trafic est intense et qu'il devait être évident pour le capitaine que le pilote ne se rendait pas compte des risques qu'il courait, l'on doit consi-*

dérer que le capitaine était tenu de signaler ces risques au pilote, et que, s'il ne l'a pas fait, il a engagé sa responsabilité.

ARMATEURS DU STEAMER « ALEXANDER-SHUKOFF » C. ARMATEURS DU STEAMER « GOTHLAND » ; ARMATEURS DU STEAMER « LARENBERG » C. ARMATEURS DU STEAMER « GOTHLAND ».

Dans l'après-midi du 4 décembre 1916, deux abordages se produisirent successivement dans le chenal de Sud-Edimbourg entre le *Gothland* et l'*Alexander-Shukoff* et entre le *Larenberg* et le *Gothland*.

Ces navires faisaient partie d'un convoi qui descendait le chenal lorsque le convoi reçut brusquement l'ordre de mouiller. Le signal ne fut probablement aperçu que par les navires de tête. Il en résulta une série de fausses manœuvres au cours desquelles le *Gothland*, qui naviguait en pleine vitesse, vint aborder l'*Alexander-Shukoff* et se fit aborder par le *Larenberg*.

Tous ces navires avaient à bord des pilotes conformément aux règlements sur le pilotage obligatoire (compulsory pilotage).

Le juge Hill de la Cour de l'Amirauté, devant lequel l'action en responsabilité d'abordage avait été portée en première instance, décida que la responsabilité du premier abordage incombait exclusivement au *Gothland*. Il repoussa l'exception de pilotage obligatoire invoquée par les armateurs de ce navire, pour la raison que le capitaine et l'équipage avaient négligé de signaler au pilote la position respective des navires du convoi, et qu'il était impossible de prouver que cette négligence n'avait pas été l'une des causes de l'abordage.

En ce qui concerne le second abordage, il décida que la responsabilité incombait au *Gothland* pour les deux tiers et au *Larenberg* pour un tiers, mais il reconnut que, pour ce dernier navire, la faute était exclusivement imputable au pilote, de sorte qu'il autorisa ses armateurs à invoquer l'exception de pilotage obligatoire.

L'affaire fut portée devant la Cour d'appel. Celle-ci décida au sujet du premier abordage que le capitaine du *Gothland* n'était pas tenu d'avertir le pilote des risques d'abordage qu'il courait, et qu'il aurait pu éviter s'il avait

été suffisamment vigilant. La Cour admit donc l'exception de pilotage obligatoire invoquée par les armateurs du *Gothland*. Elle admit également celle qui était invoquée dans le second abordage par les armateurs du *Larenberg* auquel elle avait attribué la responsabilité exclusive de ce deuxième abordage.

La Chambre des Lords infirma la décision de la Cour d'appel et se prononça dans le même sens que le juge Hill à la majorité de quatre voix contre une (Lord Sumner) pour le premier abordage, et à l'unanimité pour le second.

En délivrant son jugement, Lord Birkenhead, Lord chancelier, déclara : « Lorsqu'on invoque l'exception de pilo-« tage obligatoire, le juge doit tenir compte de deux con-« sidérations différentes. La première est que cette excep-« tion, qui présente une origine législative et qui a été « consacrée par plusieurs lois successives du Parlement, doit « être considérée comme une règle légale, de sorte que son « application ne saurait être restreinte par la jurisprudence. « La seconde est que la règle du pilotage obligatoire doit « être considérée comme un règlement de sécurité publique, « mais qu'elle ne signifie pas et ne doit pas être considérée « comme signifiant qu'un pilote qui se trouve à bord d'un « navire est placé dans une situation telle que le capi-« taine et l'équipage n'ont pas l'obligation de l'informer « des événements qu'il a intérêt à connaître pour la direc-« tion du navire, et cela sans qu'il y ait lieu de rechercher « si ces événements sont ou non connus du pilote. La pré-« sence à bord d'un pilote obligatoire n'a pas pour effet de « réduire le capitaine et l'équipage au rôle de simples pas-« sagers. Le pilote a droit à leur assistance et si l'on accueil-« lait l'exception de pilotage obligatoire dans un cas où « l'accident aurait été évité si le pilote avait été avisé en « temps utile, l'on arriverait à cette conséquence que l'on « irait directement à l'encontre du but que se proposent les « règlements relatifs au pilotage obligatoire, puisque loin « de contribuer à la sécurité maritime, l'on ne ferait qu'aug-« menter les risques de navigation ».

Du 26 novembre 1920. — Chambre des Lords. — Lords Birkenhead, Finlay, Shaw, Moulton et Sumner. — Plaid. : Laing, K. C., et J. B. Aspinall, assistés de Thomas Cooper & C°, solicitors, pour les appelants dans la première

espèce ; Laing, K. C., et Lewis Noad, assistés de Stokes and Stokes, solicitors, pour les appelants dans la seconde espèce ; Butler Aspinall, K. C., Bateson, K. C., et D. Stephens, K. C., assistés de Pritchard and Sons, solicitors, pour les intimés.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *Aspinall's Maritime Law Cases*, vol. XV, p. 122.

I-III. — Dans certains cas, le capitaine est tenu de prendre à son bord un pilote breveté. L'on dit alors qu'il y a pilote obligatoire (compulsory pilotage).

Jusqu'à une époque très récente, le droit anglais admettait que lorsqu'un dommage en général, un abordage en particulier, survenait par la faute exclusive du pilote obligatoire, l'armateur n'était pas responsable. Cette exception de pilotage obligatoire remonte à une époque fort ancienne puisque l'on en trouve déjà une application en 1643 (Ad. C^{t}, Miscell. Books 280, 13 juin 1643). En ce sens : The Maria (1839) 1 W. Rob. 95, 108 ; The Annapolis and The Johanna Stoll (1861), Lush. 295 ; The Halley (1867) L. R. 2 A & E, 1. 16 ; The Octavia Stella (1887) 6 Asp. Mar. Cas. 182.

Il n'en était autrement que dans le cas où l'abordage n'était pas uniquement imputable à la faute du pilote et où l'équipage avait manqué d'exercer la vigilance nécessaire (lookout) et d'avertir le capitaine des risques qu'il pouvait courir (The Iona, 16 L. T. Rep. 158 ; 1867. L. Rep. 1 P. C. 426 ; The Velasquez, 16 L. T. Rep. 777 ; 1867. L. Rep. 1 P. C. 494 ; The Tactician, 10 Asp. Mar. Law Cas. 534 ; 97 L. T. Rep. 621 ; (1907) P. 244. — Voir aussi Clyde Navigation C° v. Barclay (3 Asp. Mar. Law Case 390 ; 36 L. T. Rep. 379 ; 1 App. Cas. 790).

Il en résultait que, dans le cas où la faute de l'abordage ne pouvait pas être attribuée uniquement au pilote, l'armateur ne cessait pas d'être responsable.

L'utilité de cette distinction a disparu depuis le 1er janvier 1918, date à laquelle est devenu applicable l'Act sur le pilotage de 1913 (2 & 3 Geo 5, c. 31), qui prévoit dans son article 15 que la responsabilité de l'armateur au cas de pilotage obligatoire est la même que celle qui lui incombe au cas de pilotage facultatif. Cette modification de la législation britannique s'explique comme n'étant que la mise à exécution de la Convention de Bruxelles du

23 septembre 1910 relative à l'abordage. Cette Convention prévoit, en effet, dans son article 5, « que la responsabilité établie par les paragraphes précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire. »

Voir à ce sujet l'article 407 du Code de commerce français modifié par la loi du 15 juillet 1915 (ce Rec., XXX, p. 161).

HAUTE-COUR DE JUSTICE

Division des Successions, Divorce et Amirauté

Cour de l'Amirauté

2 décembre 1919

Remorquage. Abordage par la faute du remorqueur. Garantie par le remorqué de la faute du remorqueur.

Navire : « Luna ».

I. — *Lorsqu'un contrat de remorquage prévoit que le navire remorqué assume la responsabilité des opérations du remorqueur, le remorqué est tenu d'indemniser le remorqueur du montant de la condamnation prononcée contre ce dernier en raison d'un abordage qui se serait produit entre un autre navire et le remorqueur, alors même que cet abordage serait exclusivement imputable à une faute du remorqueur.*

II. — *Il en est ainsi alors même que le contrat de remorquage était rédigé dans une langue autre que celle du capitaine du navire remorqué, du moment que ce capitaine aurait pu avoir connaissance de la clause de garantie.*

Armateurs du « Kingston » c. Armateurs du « Luna ».

Au cours d'une opération de remorquage du *Luna* par le remorqueur *Kingston*, ce dernier aborda le navire *Frances and Jane* et le *Kingston*, reconnu seul responsable de cet abordage, fut condamné à indemniser les armateurs du *Frances and Jane* du préjudice qu'ils avaient souffert.

Le *Kingston* prétendit alors rejeter sur le navire remorqué le montant de cette condamnation. Il invoquait en ce sens une clause du contrat de remorquage par laquelle le *Luna* s'était engagé à prendre à sa charge toutes les conséquences des opérations de remorquage.

Le capitaine du *Luna*, chalutier hollandais, récemment armé en cargo, était lui-même hollandais, et ne savait pas lire l'anglais. Il prétendait, par suite, que, bien qu'ayant signé le contrat, la clause ne lui était pas opposable.

Le litige fut porté devant la Cour de l'Amirauté, qui décida que la clause en question était parfaitement valable, que le capitaine du *Luna* avait eu le tort de ne pas se faire traduire les diverses clauses du contrat de sorte qu'il n'avait qu'à s'en prendre à lui-même s'il avait signé ce contrat les yeux fermés.

La réclamation des armateurs du *Kingston* fut donc déclarée bien fondée.

En délivrant son jugement, le juge Hill remarquait : « L'on prétend que la clause est léonine (unreasonable). « Cependant, les propriétaires de remorqueurs ont depuis « de longues années l'habitude d'y recourir pour limiter « leur responsabilité.

« Je ne peux apercevoir en quoi une telle clause est « léonine. Elle se traduit en fait par une question de prix, « de même que les clauses d'exonération de responsabilité « insérées dans les connaissements se traduisent par une « question de taux de fret. Moins la responsabilité du re- « morqueur sera étendue, moins le prix du remorquage sera « élevé. Il n'y a donc rien de léonin dans un contrat de « remorquage qui laisse au remorqué tous les risques du « remorquage ».

Du 2 décembre 1919. — Cour de l'Amirauté. — Juge Hill ; plaid. : Dunlop, K. C., et Dumas, assistés de C. J. Smith et Hudson, solicitors, correspondants de Locking, Holdich and Locking de Hull, solicitors, pour les armateurs du *Kingston* ; Stephens, K. C., A. E. Nelson et Aylmer Digby, assistés de Pritchard and Sons, solicitors, correspondants de A. Jackson & C° de Hull, solicitors, pour les armateurs du *Luna*.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *Aspinall's Maritime Law Cases*, vol. XV, p. 152.

I. — La clause d'exonération est fréquemment insérée dans les contrats de remorquage. Il n'y a pas de bonne raison, ainsi que l'a fait remarquer le juge Hill, pour en contester la validité du moment où l'on reconnaît la validité des clauses d'exonération inscrites dans les connaissements.

C'est pourquoi la jurisprudence anglaise ne fait aucune difficulté pour reconnaître que l'armateur du remorqueur peut s'exonérer complètement de toute responsabilité vis-à-vis du remorqué et rejeter sur ce dernier le poids de la responsabilité qu'il pourrait encourir à l'égard des tiers. — En ce sens : The West Cock (1911) P. 23 ; Tasmania (1888), 13 P. D. 110 ; The Millwall (1905) P. 155.

La clause en question peut même avoir pour effet, mais seulement au cas d'une stipulation formelle, de rejeter sur le remorqué l'obligation de réparer les dommages qui auraient été causés au remorqueur par la faute de ce dernier : The Devonshire and Saint-Winifred (1913) P. 13.

Toutefois, la clause d'exonération ne peut en aucun cas avoir pour conséquence d'exonérer le remorqueur de la responsabilité de sa faute personnelle. Le propriétaire du remorqueur ne peut donc se décharger de la responsabilité qu'il encourt par suite du mauvais état du remorqueur. En ce sens, arrêt de la Cour d'appel du 2 mars 1911 (West Cock and Araby), ce Rec., XXVI, p. 696. L'on admet également en France et en Belgique la validité des clauses d'exonération de responsabilité insérées dans un contrat de remorquage (Bordeaux, 24 oct. 1906, ce Rec., XXII, p. 611 ; Marseille, 27 juin 1905, ce Rec., XIX, p. 88 ; Trib. de commerce d'Anvers, 15 fév. 1912, ce Rec., XXVIII, p. 772) — sauf au cas où il s'agit de fautes strictement personnelles au remorqueur (Bruxelles, 20 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 487).

II. — Le droit anglais admet en principe que quiconque signe un document ou un contrat est censé en avoir accepté les termes. La jurisprudence anglaise a fait de nombreuses applications de ce principe aux billets de passage ou aux tickets de chemin de fer. En ce sens ,Richardson, Spence and C° v. Rowntree (7 Asp. Mar. Law Cases 482 ; 70 L. T. Rep. 817 ; (1894) A. C. 217) et Marriott v. Yeoward Brothers, 11 Asp. Mar. Law Cases 306 ; 101 L. T. Rep. 394 ; (1909) 2 K. B. 987.

HAUTE-COUR DE JUSTICE

Division du Banc du Roi

COUR COMMERCIALE

18 janvier 1921

Charte partie. Clause « déchargement comme d'usage ». Surestaries.

Navire : « Nanset ».

Lorsque la charte-partie prévoit que la cargaison devra être déchargée « comme d'usage » (as customary) *et que le temps de déchargement devra être compté à partir de la première haute mer qui suit l'arrivée du navire au lieu de déchargement, ou à proximité de ce lieu, l'armateur ne peut réclamer de surestaries pour le temps pendant lequel le navire a attendu une place pour pouvoir décharger, alors que l'affréteur a fait tout son possible pour hâter le déchargement.*

Bargate Steam Shipping C° Ltd c. Penlee and St. Ives Stone Quarries Ltd.

Par charte-partie en date du 1er juillet 1920, les défendeurs avaient affrété le steamer *Nanset* pour transporter un chargement de pierre de Newlyn à Queenborough. Le navire arriva à Queenborough le 5 juillet, mais, à ce moment, il n'y avait plus d'emplacement de déchargement disponible. Le débarquement ne put commencer que le 9 et fut effectué avec la plus grande rapidité.

Les demandeurs réclamaient des surestaries pour la période pendant laquelle le navire avait attendu une place de déchargement. Les défendeurs soutenaient que, dans ces circonstances, ils avaient agi au mieux et que, par conséquent, ils n'étaient pas responsables du retard.

M. Roche, Juge, après avoir exposé les faits, rendit son jugement dans les termes suivants :

« Les demandeurs prétendent que la période pendant la-
« quelle le navire avait attendu une place de déchargement

« avait couru pour le compte des défendeurs. Ceux-ci in-
« voquent, au contraire, que le temps ne devait courir
« que « as customary », c'est-à-dire d'une façon raisonna-
« ble suivant les circonstances, de sorte que, ayant fait
« tout ce qu'ils avaient pu, ils n'étaient pas responsables
« du retard. Je suis convaincu que, en fait, le lieu de
« déchargement ne pouvait être atteint par le navire pen-
« dant cette période d'attente. Dès lors, la question est de
« savoir si les termes de la charte-partie imposent aux dé-
« fendeurs l'obligation de payer des surestaries pour la
« période en question. A mon avis, il n'en est pas ainsi.
« L'étendue de l'obligation de décharger « as customary »
« est bien établie : cette obligation consiste à faire ce qui
« est raisonnable en raison des circonstances. Les termes
« qui se réfèrent au commencement du déchargement ne
« mettent pas expressément le risque du retard à la charge
« des défendeurs ; ils précisent tout simplement le moment
« à partir duquel le navire doit être considéré comme un
« navire arrivé. Le navire est arrivé à partir de la première
« haute mer qui suit son arrivée à proximité du lieu de
« déchargement. C'est à partir de ce moment que les défen-
« deurs devaient agir au mieux étant données les circons-
« tances. A mon avis, les défendeurs ont fait tout ce qu'ils
« ont pu pour hâter le déchargement et, par conséquent, la
« prétention des demandeurs est mal fondée. »

Du 18 janvier 1921. — Division du Banc du Roi. — Juge Roche ; plaid. : W. A. Jowitt, assisté de Holman Fenwick and Willan, solicitors, pour les demandeurs ; R. A. Wright, K. C., et H. Claughton Scott, assistés de Botterell and Roche, correspondants de Osborn, Ward, Wassel and C° de Bristol, solicitors, pour les défendeurs.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Times Reports of Commercial Cases*, vol. XXVI, p. 169.

La clause de chargement et déchargement comme d'usage (as customary) est essentiellement équivoque. D'après certains auteurs, la clause ne fait que renvoyer à l'usage pour tout ce qui concerne les modalités du déchargement telles que le jour de départ des staries, la détermination des jours et heures ouvrables, les causes d'interruption des staries, l'emploi des appareils de chargement et de décharge-

ment, etc., mais elle n'a pas pour effet de renvoyer aux usages du port en ce qui concerne les quantités à débarquer. Il en résulterait donc que la clause aurait pour effet de renvoyer à l'usage en ce qui concerne les conditions matérielles du chargement et du déchargement, mais non pas en ce qui concerne la durée du chargement et du déchargement. En ce sens : Stephens, *The law relating to demurrage*, p. 41, et Carver's *Carriage by sea*, n° 614 *a*. Cette opinion a été adoptée par un jurisconsulte belge, M. Van Bladel, dans son article « Starie et surestarie » publié dans les *Pandectes Belges*, v° Starie, n° 627.

Mais, en réalité, cette interprétation a le tort d'introduire une distinction arbitraire là où la clause qu'il s'agit d'interpréter ne distingue pas. Le recours à l'usage pour le chargement ou le déchargement s'applique aussi bien aux conditions de temps qu'aux conditions d'exécution du chargement et du déchargement. En ce sens : Smeesters, *Droit maritime et fluvial*, n° 449 ; Ripert, t. II, n° 1402.

Cette dernière interprétation semble avoir triomphé également en Angleterre où l'on admet que la clause « as customary » se réfère tout au moins indirectement au temps de chargement et de déchargement. En ce sens, Dunlop v. Balfour, (1892) 1 Q. B. p. 520 ; Castlegate S. S. C° v. Dempsey, (1892) 1 Q. B. p. 861 et 862 ; Metcalfe v. Thompson (1902) 18 T. L. R. 706. Cf. Sea S. S. C° v. Price (1903) 8 Com. Cas. 292 ; Ropner v. Stoate Hosegood & C° (1905) 10 Com. Cas. 73.

Dès lors, quel est l'effet juridique de la clause ? L'on sait que les auteurs anglais distinguent les chartes-parties en deux catégories au point de vue des surestaries : celles dans lesquelles le délai est fixé et celles dans lesquelles ce délai n'est pas fixé, mais est laissé à l'appréciation du juge (Carver, *op. cit.*, n° 611).

La charte-partie comportant la clause « as customary » rentre manifestement dans la deuxième catégorie.

Dans ce cas, quelle est l'obligation du chargeur en ce qui concerne le temps de chargement et de déchargement ?

A cette question, le juge Collins (Hulthen v. Stewart (1902) 2 K. B. p. 205) répondait en déclarant qu'il y avait lieu de rechercher si les chargeurs avaient fait dans les circonstances tout ce qu'on était en droit d'attendre d'eux. Plus brièvement, le juge Bigham, dans l'affaire Lyle v.

Cardiff (1899) 5 Com. Cas. p. 94, déclarait que le chargeur devait agir au mieux.

Voir en ce sens Hulthen v. Stewart (1903) A. C. 389, 8 Com. Cas. 297 ; Van Liewen v. Hollis Brothers and C° Ltd (1920) A. C. 239. Le chargeur devant agir au mieux, il en résulte comme conséquence que là où il se trouve en présence de plusieurs procédés de déchargement, il doit y recourir simultanément (Rodenacker v. May (1901) 6 Com. Cas. 37, p. 40). Toutefois, il n'est pas obligé de recourir à un procédé de déchargement qui lui occasionnerait des dépenses anormales (Stewart v. Joseph Rank Ltd, 1920, 4 Ll. L. Rep. 91).

En Amérique, la clause « as customary » ne se rencontre guère ; mais l'on trouve fréquemment la clause « avec la vitesse d'usage » (with customary despatch) qui lui est à peu près équivalente quoique beaucoup plus explicite. Toutefois, l'on estime aux Etats-Unis que dans ce cas la clause n'est pas une clause de starie indéterminée ; elle est traitée comme une clause de starie déterminée, le délai des staries devant simplement être calculé en raison des circonstances de fait ; Leary v. Talbot (1908) 160 Fed. Rep. 914 ; Swan v. Wiley (1908) 161 Fed. Rep. 905.

En France, l'on admet que lorsque la charte-partie contient une clause d'après laquelle le déchargement devra être effectué d'après les usages du port, ces usages fixent le délai des staries : Le Havre, 21 novembre 1899, ce Rec., XV, p. 320.

Au surplus, cette clause ainsi limitée et isolée ne se rencontre que très rarement en pratique. Généralement, elle est précisée et combinée avec des clauses différentes. C'est ainsi que l'on rencontre fréquemment dans les chartes-parties les clauses suivantes : « aussi vite que le navire peut délivrer comme d'usage », « conformément aux usages du port », « avec la vitesse habituelle des steamers ». D'ailleurs, ces clauses sont elles-mêmes souvent combinées avec une clause fixant un taux moyen de déchargement, par exemple : « Aussi vite que le navire peut délivrer avec la vitesse habituelle des steamers, mais sur une base qui ne sera pas inférieure à 100 standards par jour pourvu que le steamer puisse délivrer cette quantité ».

Voir au sujet de ces clauses : Smeesters, *op. cit.*, pp. 449 et suiv.

Voir en particulier sur la distinction de la clause « conformément aux usages du port » et de la clause « aussi vite que le navire pourra délivrer », Cour d'appel de Bruxelles, 8 décembre 1910, ce Rec., XXVII, p. 246.

HAUTE-COUR DE JUSTICE

Division des Successions, Divorce et Amirauté

cour de l'amirauté

4 novembre 1921

Abordage d'une épave au cours d'opérations de sauvetage. Droit des sauveteurs contre l'abordeur.

Navire : « Zelo ».

Lorsque des sauveteurs sont en possession d'une épave, afin de tâcher d'en opérer le sauvetage, et que cette épave vient à couler par suite d'abordage, ils ont une action directe pour obtenir de l'abordeur le remboursement du bénéfice qu'ils espéraient retirer du contrat de sauvetage et que l'abordage leur a fait perdre.

Maritime Salvors Ltd c. Pelton Steamship C°.

Le 9 mai 1920, le navire *Merkur* sombrait par suite d'abordage dans les Barry Roads et le 22 mai, la Maritime Salvors C° Ltd acceptait de tenter le sauvetage de l'épave sur la base « no cure no pay ».

Le 19 septembre 1920, l'épave du *Merkur* fut abordée et coulée par le navire *Zelo* de la Pelton Steamship C°. Les sauveteurs assignèrent l'abordeur en paiement de dommages-intérêts pour le bénéfice qu'ils espéraient retirer du contrat de sauvetage et qui leur échappait puisque le succès de l'opération était désormais impossible.

Un jugement du 1er novembre 1921 reconnut que le *Zelo* était entièrement et exclusivement responsable de l'abordage. Mais les armateurs de ce navire refusèrent d'accorder aux sauveteurs les dommages-intérêts qu'ils réclamaient

pour la raison que le dommage qu'ils avaient souffert ne leur permettait pas d'obtenir le remboursement du profit qu'ils escomptaient.

Ce moyen de défense vient d'être repoussé par la Cour de l'Amirauté. En délivrant son jugement, le juge Hill fit remarquer que les sauveteurs avaient la disposition exclusive de l'épave. Leur navire de sauvetage se trouvait toujours sur les lieux sauf lorsque le mauvais temps le forçait à regagner le port. Le fait que, au moment du sinistre, la tempête avait contraint ce navire de se réfugier à Barry n'empêche pas que les sauveteurs se trouvaient en possession de l'épave.

Ces circonstances de fait ainsi rappelées, le juge Hill déclara : « Les demandeurs étant en possession de l'épave, « j'estime qu'ils ont droit à réclamer des dommages-intérêts pour les avaries causées au *Merkur*. L'on prétend, il « est vrai, que les demandeurs ne se fondent pas sur les « avaries causées au *Merkur*, mais que, en outre des dommages causés à leurs appareils et engins, ils ne se plaignent que de la perte du bénéfice du contrat de sauvetage. « Je ne suis pas de cet avis. La prétention des demandeurs « repose sur ce fait que, d'une part, le *Zelo* a abordé le « *Merkur*, rendant ainsi impossible le succès du sauvetage « du *Merkur*, et que, d'autre part, le *Merkur* était en leur « possession. Cela aurait pu être plus clairement exprimé « mais cela veut dire que le *Zelo* a abordé le *Merkur*, entraînant ainsi la perte totale de ce navire. Il suffit d'ajouter à « la réclamation des demandeurs les mots (abordage) « « ayant causé des avaries au *Merkur* » pour que cette « réclamation soit désormais dépourvue de toute ambiguïté. J'autorise les demandeurs à rectifier leur réclamation sur ce point, mais je ne pense pas que cela soit « nécessaire. »

Après avoir réservé la question de la répartition du bénéfice de l'action entre les divers intéressés, les sauveteurs, les armateurs et les assureurs, au prorata de leurs intérêts respectifs, le juge Hill fit droit à la réclamation des demandeurs, en comprenant dans les dommages-intérêts à leur allouer ceux qui représentaient les avaries matérielles causées au *Merkur*.

Du 4 novembre 1921. — Cour de l'Amirauté. — Juge Hill ; plaid. : Aspinall, K. C., et Lewis Noad, assistés de

Constant and Constant, solicitors, pour les demandeurs ; F. Laing, K. C., et R. H. Balloch, assistés de Botterell and Roche, de Newcastle-on-Tyne, solicitors, pour les défendeurs.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Times Law Reports*, vol. 38, p. 69.

On admet en Angleterre que toute personne ayant un droit de propriété ou même un droit de possession temporaire sur un navire abordé ou sur sa cargaison est qualifiée pour exercer l'action d'abordage.

En ce sens, The Okehampton, 29 The Times L. R. 731 ; (1913) P. 173 ; The Minna (1868) L. R. 2 A & E, 97. — Ce principe reçoit son application alors même que le demandeur ne justifierait pas d'un intérêt personnel et direct qui aurait été lésé par suite de l'abordage. C'est ainsi que l'on a admis qu'un dépositaire peut exercer l'action d'abordage même s'il est déchargé de toute responsabilité vis-à-vis du déposant pour perte ou dommage survenu à la chose déposée.

En ce sens, The Winkfield, 18 The Times L. R. 178 ; (1902) P. 42. — Voir cependant Claridge v. Staffordshire Tramways C° (1892) 1 Q. B. 422. — Dans le même sens, l'on a reconnu à des assureurs sur facultés le droit d'exercer l'action d'abordage au nom de leurs assurés, dans l'espèce, des vendeurs de la cargaison à qui le prix avait été versé par les acheteurs. — The Charlotte (1908) P. 206.

La jurisprudence américaine semble s'inspirer de principes analogues. Elle a admis que l'action d'abordage pouvait être valablement exercée alors que le navire avait été indûment transféré à un étranger et que par suite la propriété de ce navire avait été confisquée par l'Etat. En ce sens, The Nabob, Brown Ad. 115. Dans l'espèce actuelle, il n'y avait donc pas de difficultés pour reconnaître le droit des sauveteurs à exercer l'action d'abordage du moment qu'il était admis en fait qu'ils se trouvaient en possession de l'épave.

En France, la question qui fait l'objet de la décision rapportée ci-dessus ne paraît avoir été examinée ni par la doctrine ni par la jurisprudence. Il semble bien cependant que toute personne lésée par l'abordage devrait avoir qualité

pour intenter l'action (Autran, *Code International de l'abordage*, chapitre X, n° 544).

Remarquons d'ailleurs que, dans le cas où l'on admet le droit à indemnité, l'on reconnaît volontiers que cette indemnité doit comprendre non seulement le préjudice causé mais le gain manqué (Ripert, t. II, n° 1908).

Cette solution ne souffre pas de difficultés lorsqu'il s'agit de l'appliquer aux armateurs, aux chargeurs et aux passagers. Mais peut-elle être étendue aux sauveteurs de l'épave abordée ? Il est pérmis d'en douter, car l'art. 407 du Code de commerce semble bien attribuer à l'action d'indemnité d'abordage une sorte de caractère réel puisqu'il en limite le domaine à la réparation des dommages causés au navire, aux choses ou personnes qui se trouvaient à bord. La question est donc de savoir si la perte du bénéfice espéré d'un contrat de sauvetage peut être considérée comme un dommage causé au navire ou aux choses qui se trouvaient à bord.

Ce problème juridique intéressant ne paraît pas avoir été soulevé jusqu'à ce jour devant les tribunaux français.

HAUTE-COUR DE JUSTICE

Division du Banc du Roi

COUR COMMERCIALE

11 et 30 novembre 1921

Assurance maritime. Navigation sans feux. Abordage. Risque de guerre.

Navires : « Geelong » et « Maryland ».

Au cas où deux navires se sont abordés alors qu'ils naviguaient tous feux éteints et qu'il est reconnu que l'un au moins de ces navires était engagé dans une opération d'un caractère militaire, l'abordage doit être considéré comme un risque de guerre et non comme un risque ordinaire de la navigation.

Première espèce : Navire « *Geelong* ».

PENINSULAR AND ORIENTAL BRANCH SERVICE c. COMMONWEALTH SHIPPING REPRESENTATIVE.

Le navire *Geelong*, réquisitionné par l'Amirauté britannique pour le transport de troupes australiennes, avait débarqué ces troupes à Suez et revenait à Gibraltar se mettre à la disposition des autorités militaires lorsque, le 1er janvier 1916, il fut coulé en Méditerranée par le navire *Bonvilston*, également réquisitionné et qui transportait du matériel d'ambulance de Mudros à Alexandrie. Les deux navires naviguaient tous feux éteints et l'enquête établit qu'aucun d'eux n'était en faute.

En rendant son jugement, le juge Bailhache reconnut que, au moment de l'abordage, le *Geelong* avait à bord des marchandises diverses, mais qui, bien qu'appartenant au Gouvernement, n'avaient aucun rapport avec la guerre. A son avis, le *Geelong* n'était pas engagé dans une opération militaire au moment de l'abordage. Mais il estima que, en allant de Mudros à Alexandrie, le *Bonvilston* se rendait d'une base militaire à une autre. Ce navire transportait des voitures d'ambulance destinées aux soldats et ce transport constituait une opération militaire de la même façon que l'aurait été un transport de troupes. Dans ces conditions, le juge décida que tout au moins le *Bonvilston* était engagé dans une opération ayant un caractère militaire et que, par suite, la perte du *Geelong* était la conséquence d'un risque de guerre et non d'un risque ordinaire de la navigation.

Du 11 novembre 1921. — Division du Banc du Roi. — Juge Bailhache ; plaid. : Mac Kinnon, K. C., et Langton, assistés de Ince Colt, Ince and Roscoe, solicitors, pour les demandeurs, et Claughton Scott, assisté de Wm. A. Crump & Son, solicitors, pour les défendeurs.

OBSERVATIONS. — Voir le texte de cette décision dans *The Times Law Reports*, vol. 38, p. 93.

Deuxième espèce : Navire « *Maryland* ».

ATLANTIC TRANSPORT C° LTD c. DIRECTOR OF TRANSPORTS.

Dans cette seconde espèce, il s'agissait également d'un abordage entre deux navires réquisitionnés par l'Amirauté et naviguant sans feux. Le navire abordé revenait de Salonique où il avait débarqué des chevaux, il devait faire du charbon à Alger et regagner ensuite la base de Gibraltar.

L'autre navire se rendait à Salonique avec un chargement de viandes frigorifiées destiné aux Armées alliées.

Le juge Rowlatt, en rendant son jugement, déclara qu'il convenait de rechercher quelle était la cause directe et immédiate du sinistre. A son avis, la navigation sans feux ne constitue pas par elle-même une opération ayant un caractère militaire. Tout dépend, à cet égard, du caractère présenté par le navire qui navigue tous feux éteints. Les navires qui s'étaient abordés dans l'espèce pouvaient-ils être considérés comme des navires de guerre ? Le juge Rowlatt déclara qu'il n'était pas de cet avis, mais estima cependant qu'il convenait de se référer au jugement rendu par le juge Bailhache dans l'affaire du *Geelong*. Les deux affaires étant absolument identiques, il estima que le sinistre avait été causé par une opération ayant un caractère militaire.

Du 30 novembre 1921. — Division du Banc du Roi. — Juge Rowlatt ; plaid. : Mac Kinnon, K. C., et Dumas, assistés de Pritchard and Sons, solicitors, pour les demandeurs, et Raeburn, K. C., et Balloch, assistés du solicitor du Trésor, pour la Couronne.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Times Law Reports*, vol. 38, p. 160.

Sur la navigation sans feux en matière d'assurance maritime, voir l'article de M. Audouin : « L'assurance contre les risques de guerre et la navigation sans feux et en convoi pendant la guerre de 1914-1918 », ce Rec., XXXIII, pp. 1 et suiv., et pp. 239 et suiv.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BELGE

Par Constant Smeesters, Avocat au barreau d'Anvers,
Secrétaire général de l'Association Belge du Droit maritime.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

14 novembre 1921

Affrétement. Avaries. Preuve du cas fortuit. Navigabilité. Harter Act. Expertise au départ. Portée.

Navire : « Hastier ».

I. — *Le capitaine qui reconnaît avoir reçu les marchandises en bon état est responsable de l'avarie survenue en cours de route à moins qu'il ne fasse la preuve de ce que l'avarie est due à une cause qui ne peut lui être imputée.*

II. — *Sous l'empire du droit commun, la preuve du cas fortuit doit être rapportée par le capitaine d'une manière complète ; le fait que les machines frigorifiques étaient en bon état ne permet pas d'affirmer que, pendant toute la traversée, ces machines ont nécessairement bien fonctionné.*

De même, en admettant qu'il fût établi qu'au départ la matière isolante était en parfait état, l'on ne pourrait conclure que c'est par suite de fortune de mer que cette matière isolante s'est trouvée dans l'état défectueux constaté à l'arrivée.

III. — *Lorsque la faute du transporteur, cause déterminante de l'avarie, est connue, il est irrelevant de rechercher si cette faute est atténuée par des éléments qui n'auraient eu aucun effet si cette première faute n'avait pas existé, encore qu'ils aient pu aggraver l'avarie.*

IV. — *Le bon état de navigabilité dont il est question à l'Harter Act ne se rapporte pas seulement à la naviga-*

tion elle-même, mais aussi à l'appropriation du navire au transport des marchandises qu'il prend en charge.

Lorsque l'événement a démontré que le navire n'était pas outillé comme il devait l'être, l'on ne peut admettre que le capitaine ait fait le nécessaire pour que son navire soit au départ en bon état de navigabilité. Il ne suffit pas que le capitaine ait obtenu un certificat de l'expert des assureurs, après avoir effectué des travaux sur les indications de cet expert, certificat constatant, au point de vue de l'assurance, le bon état du navire, parfaitement approprié au transport de viandes frigorifiées.

ETAT BELGE c. LLOYD ROYAL BELGE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Vu la citation enregistrée en date du 7 août 1920 ;

Vu le rapport d'expertise déposé au greffe de ce siège par acte en date du 17 décembre 1920, n° 24, et produit en extrait enregistré ;

I. — Attendu que la demande précisée en conclusions tend au paiement de la somme de fr. 2.018.265,81, réclamés à titre de dommages-intérêts ;

Attendu que cette somme représente le montant des avaries à une cargaison de viande frigorifiée dont le Lloyd Royal Belge avait entrepris le transport de New-York à Anvers au mois de juillet 1920, avaries constatées et taxées par les experts au débarquement de la marchandise ;

II. — Attendu que, le 17 juillet 1920, le capitaine du *Hastier*, steamer faisant partie de la flotte de la défenderesse, reconnaissait avoir reçu à son bord : 20.431 quartiers de bœuf frigorifiés « in apparent good order and condition », et ne faisait aucune réserve quant à la marchandise qu'il avait embarquée ;

Attendu que, dans ces conditions, le capitaine doit être considéré avoir reçu les marchandises en bon état et est tenu de les rendre dans le même état et il est, aux termes du droit commun et des lois maritimes, responsable de l'avarie survenue en cours de route à moins qu'il ne fasse à sa décharge la preuve de ce que l'avarie est due à une

cause qui ne peut lui être imputée ou à moins qu'il ne prouve que, d'après les conventions, il est exonéré de sa responsabilité ;

Attendu que non seulement la défenderesse ne fait pas la preuve de ce que de l'une ou de l'autre de ces manières sa responsabilité serait à couvert, mais les experts concluent formellement à sa responsabilité, en attribuant l'avarie à une faute du capitaine ;

III. — Attendu que les experts divisent les avaries en trois catégories, de la manière suivante :

	Francs
a) 1° Un certain nombre de quartiers de viande totalement ou partiellement impropres à la consommation.....	15.808,00
2° 9.863 quartiers viande molle.....	2.001.805,31
b) 15 quartier accusant des manquants	412,50
c) 20 quartiers souillés de houille.....	240,00
Francs.....	2.018.265,81

Attendu, quant à la première catégorie, que les experts attribuent les avaries à la trop haute température qui a régné dans les divers compartiments du steamer pendant la traversée, cette température devant être pour assurer et maintenir la congélation de 6 degrés centigrades sous zéro ou 21,20 degrés Fahrenheit, alors que, d'après les relevés du capitaine, la température a parfois atteint dans certains compartiments 46 degrés Fahrenheit et que, dans d'autres, elle n'est pas descendue d'une façon normale à 30 ou 32 degrés Fahrenheit (1° ou 0° centigrades) ;

IV. — Cas fortuit :

Attendu que ce serait à la défenderesse à fournir la preuve de ce que cette haute température fut due à un cas fortuit, preuve qu'elle ne fait pas et qu'elle n'offre pas ;

Attendu qu'il est bien vrai que les experts attribuent cette haute température qui a régné dans les cales du vapeur à une défectuosité, l'humidité de la matière isolante, et que la défenderesse soutient que cette défectuosité est due à un cas fortuit, à une fortune de mer, le navire ayant subi de gros temps et ayant alors embarqué de l'eau de mer qui

s'est infiltrée dans les cales et a imbibé la matière isolante ;

Attendu à cet égard qu'il y a lieu de noter :

1° que les experts n'attachent aucune importance aux gros temps rencontrés par l'*Hastier ;*

2° qu'ils n'attribuent pas l'humidité de la matière isolante à l'eau de mer qui aurait pénétré dans la cale ;

3° qu'ils ne sont même pas catégoriques en ce qui concerne cette cause qu'ils attribuent à la haute température. « On ne peut, disent-ils, raisonnablement attribuer cette haute température qu'à la matière isolante » et ils justifient cette conclusion en admettant que les machines ont bien fonctionné parce qu'elles étaient en bon état alors qu'ils ont trouvé la matière isolante en mauvais état. Or, le bon état des machines ne permet pas, à lui seul, de dire qu'elles ont bien fonctionné et si la matière isolante est, d'après les constatations matérielles et techniques, une cause certaine de la trop haute température, on ne peut pas dire qu'elle soit la seule et on ne peut pas affirmer, en se basant sur des constatations matérielles et techniques, que pendant toute la traversée les machines ont nécessairement bien fonctionné et qu'elles ne peuvent donc pas avoir été une des causes — avec d'autres que les experts auraient aperçues — de cette haute température ;

4° que, quant à la cause de l'humidité de la matière isolante, les experts l'attribuent à sa vétusté ou à sa mauvaise qualité si l'on peut ainsi qualifier le vice que les experts désignent en disant : « qu'elle donnait l'impression comme si depuis un temps très appréciable, elle avait exigé d'être renouvelée » ; que, d'après les relevés, la haute température existait dans certains compartiments dès le premier jour du chargement (12 juillet), qu'elle perdura et s'aggrava le lendemain et les jours suivants jusqu'au départ de New-York (17 juillet), de telle sorte qu'il est bien certain que si l'humidité de la matière isolante en est cause, ce ne sont pas les gros temps rencontrés pendant la traversée qui sont, eux, cause de cette humidité ;

Attendu que l'on ne peut pas non plus admettre le raisonnement de la défenderesse, consistant à dire : puisque le navire était en parfait état au départ, la matière isolante était parfaite, or, si elle a été trouvée en très mauvais état à l'arrivée, elle n'a pu être avariée qu'en cours de route et par le mauvais temps subi par le navire ;

Attendu que la conclusion dans ce raisonnement dépasse évidemment les prémisses, des causes autres que ces gros temps ayant pu, même en cours de route, avarier la matière isolante ;

Attendu que de ces considérations on peut donc conclure que si les parties étaient régies par le droit commun, la preuve du cas fortuit, tel que l'allègue la défenderesse, n'est pas faite soit que les moyens sur lesquels elle se base manquent de fondement, soit qu'ils manquent de relevance ;

V. — Vice propre et faute des chargeurs :

Attendu que la défenderesse soutient en second lieu que le rapport d'expertise ne permet pas au Tribunal de déterminer exactement si les avaries dont le demandeur se plaint sont la conséquence du voyage ou d'un vice propre ou encore d'une faute commise par les chargeurs lors de l'embarquement ;

Attendu que la défenderesse appuie ce moyen sur ce que les experts ont signalé que la congélation de la viande a pu être influencée : 1° par son séjour plus ou moins prolongé à quai, lors de l'embarquement au mois de juillet, en plein soleil ; — 2° par une température trop basse lors de la mise au frigorifère ; — 3° par l'état nerveux de la bête au moment de son abatage ; — 4° par l'âge de la bête, toutes causes antérieures au chargement ;

Attendu que les experts n'ont signalé ces faits qu'à titre d'hypothèse pour expliquer comment, dans un même compartiment, des quartiers de viande molle se trouvaient parmi des quartiers de viande parfaitement congelés ;

Attendu que les experts y trouvent si peu la cause des différences dans la congélation, qu'ils n'indiquent pas dans quelle mesure ces différents faits ont pu affecter tel quartier de viande plutôt que tel autre et ils ajoutent : « que pour la presque généralité des quartiers accusant des viandes molles, ceux-ci ont dû être embarqués convenablement congelés, et c'est cette circonstance qui a maintenu ces viandes propres à la consommation, sinon elles seraient arrivées à Anvers en pleine décomposition ». Et ailleurs, ils disent : « qu'à une même température insuffisante à la conservation, les viandes atteintes d'une des quatre particularités se dégèleront plus rapidement » ;

Attendu qu'il résulte de là que les viandes atteintes de

l'une ou de l'autre ou de plusieurs de ces particularités étaient en bon état de congélation à leur départ et qu'elles eussent conservé cet état si la température avait été maintenue au degré voulu, de telle sorte que l'avarie a pour cause initiale la haute température à laquelle les viandes ont été soumises pendant le voyage, et il est irrelevant de rechercher si cette faute est atténuée par des éléments qui n'auraient eu aucun effet si cette première faute n'avait pas existé, encore qu'ils aient pu aggraver l'avarie ;

Attendu que la défenderesse ne peut donc, dans les circonstances de la cause, faire état d'un vice propre de la marchandise ;

VI. — Harter Act :

Attendu que si, sous l'empire du droit commun, la défenderesse est responsable des avaries de cette première catégorie, et cela à défaut de faire la preuve du fait qui l'exonère de sa responsabilité, preuve dont le fardeau pèse sur elle, il reste à rechercher si, à raison des conventions particulières au transport litigieux, sa responsabilité est à couvert ;

Attendu que le transport se faisait sous l'empire de la législation américaine (Harter Act) ;

Attendu que la défenderesse en conclut que, pour échapper à toute responsabilité, il lui suffit de prouver qu'elle a fait le nécessaire (*due diligence*) pour que son bateau soit au départ en bon état de navigabilité ;

Attendu qu'elle tire la preuve du bon état de l'*Hastier* de l'expertise à laquelle il a été procédé par l'expert des assureurs (Veritas), des travaux qui ont été effectués sur les indications de cet expert et du certificat qu'il a délivré, constatant, au point de vue de l'assurance, le bon état du navire, parfaitement approprié au transport des viandes frigorifiées ;

Attendu que le bon état de navigabilité dont il est question à l'Harter Act ne se rapporte pas seulement à la navigation elle-même mais aussi à l'appropriation du navire au transport des marchandises qu'il prend en charge ;

Attendu que l'événement a démontré qu'à cet égard l'*Hastier* n'était pas outillé comme il devait l'être ;

Attendu que le froid dans les compartiments devait être maintenu du départ à l'arrivée au degré voulu, soit à 6° centigrades ;

Attendu que des relevés faits par le capitaine, résulte : 1° que cette température n'était pas atteinte et que, dès le premier jour, elle monta dans certains compartiments jusqu'à zéro degré centigrade ou à peu près (30°, 31° et 32° Fahrenheit) ; — 2° qu'avant que le navire ne mit à la voile, la température monta dans presque tous les compartiments pour atteindre 40° et 42° Fahrenheit dans certains d'entre eux ;

Attendu que, quelle que soit la cause de cette hausse, qu'elle soit due au fonctionnement des machines, à l'état des compartiments ou de la matière isolante, à la chaleur extérieure ou intérieure, ou à toute autre cause, on ne peut pas dire que les installations frigorifiques de l'*Hastier* étaient dans l'état voulu pour faire le transport de viande congelée, et l'on ne peut pas davantage admettre que l'armateur ait fait « *due diligence* » pour mettre au commencement du voyage son navire en état de faire le transport litigieux ;

Attendu que cette conclusion s'impose en présence des faits indiscutables et qui portent en eux-mêmes la preuve de ce qu'on ne peut pas attacher aux certificats dont s'agit l'importance que la défenderesse leur donne ; qu'au surplus, il y a lieu de noter que si cet expert a déclaré le navire en bon état, il n'a fait cette déclaration que sous certaines réserves. Il disait, en effet, que les installations frigorifiques de l'*Hastier* devaient être revues, réparées et essayées à son arrivée à destination ; il existait donc un doute dans l'esprit de l'expert, et ce doute était d'autant plus sérieux que la date qu'il fixait pour ces réparations était une date approximative sans doute, mais incertaine, ce qui avait son importance au point de vue du temps pendant lequel les appareils frigorifiques fonctionneraient normalement ;

Attendu que la déclaration est datée du 9 juillet ; que le chargement a commencé le 12, s'est terminé le 17 et, dès le premier jour du chargement, avant le jour du départ, la haute température constatée par le capitaine démontre, malgré l'expert, que le steamer n'avait pas les installations frigorifiques en bon état ;

VII. — Attendu, quant aux avaries de la seconde et de la troisième catégorie, que le rapport des experts est formel, et conclut à la faute du capitaine ;

Attendu que rien ne prouve que sous l'empire du Harter Act la responsabilité de l'armateur serait dégagée ;

Attendu que les parties ne se sont pas expliquées sur les montants réclamés ; qu'il échet de les renvoyer à l'audience pour s'en expliquer ; que les éléments de la cause permettent cependant de prononcer la condamnation provisionnelle ci-après ;

Par ces motifs,

Rejetant toutes conclusions autres ou contraires, condamne la Société anonyme Lloyd Royal Belge à payer à l'Etat Belge à titre de dommages-intérêts la somme de un million de francs, avec intérêts judiciaires et les frais et dépens du procès ; renvoie les parties à l'audience pour s'expliquer sur le surplus de la somme réclamée et déclare le jugement exécutoire nonobstant appel, sauf quant aux dépens et moyennant caution. »

Du 14 novembre 1921. — Prés. : M. Block ; Réf. : M. de Chentinnes ; plaid. : Mes E. Vandenbosch (pour l'Etat Belge) et R. Vrancken (pour le Lloyd Royal Belge) (1).

Observations. — I. — Voir conf., sous l'empire de l'Harter Act, Trib. com. de Marseille, 9 mars 1909, ce Rec., XXIV, p. 654.

II. — Voir conf., sous l'empire de l'Harter Act, Cour Suprême des Etats-Unis, 23 février 1909, ce Rec., XXIV, p. 681 ; Cour d'appel (9e circ.), 3 novembre 1913, *ibid.*, XXIX, p. 631.

IV. — Voir C. Smeesters, *Droit Maritime et Droit Fluvial*, nos 250 à 255 (droit commun) et 557 à 559 (Harter Act) ; Van Doosselaere, *De la Responsabilité des propriétaires de navires*, p. 288 à p. 291 (Harter Act; *due diligence*) ; André Gautier, *Des clauses d'irresponsabilité*, p. 178, n° 95 ; Georges Ripert, *Droit Maritime*, t. II, nos 1560 à 1563 ; Cour Suprême des Etats-Unis, 19 octobre 1903, navire : *Southwark*, ce Rec., XIX, p. 782 ; Cour du district sud de New-York, 14 septembre 1913, navire : *Edith-Olcott*, *ibid.*, XXIX, p. 824.

(1) Communication de Me Antoine Franck, avocat à Anvers.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

23 novembre 1921

Connaissement. Reçu « to be transported ». Effet. — Procédure. Litispendance internationale.

Navire : « Edgemont ».

I. — *Un connaissement* « to be transported » *ne prouve pas l'embarquement de la marchandise à sa date.*

II. — *Le principe de la litispendance s'applique même à l'égard d'une demande formée devant un juge étranger.*

Quaré frères c. Lezy, et Lezy c. Cie Internationale de Commerce Youroveta.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu qu'il résulte des éléments de la cause que le 14 avril 1920, le défendeur Lezy a vendu aux demandeurs Quaré frères 20.000 kilogrammes d'oléine de saponification pur suif 97 p. c., livraison embarquement aux Etats-Unis en avril 1920 ; que cette marchandise a été simplement remise le 28 avril 1920 à la « Red Star Line » *to be transported*, pour être embarquée ; et qu'embarquée ultérieurement sur le vapeur *Edgemont*, elle n'a quitté Baltimore que le 30 mai suivant ;

Attendu que le défendeur principal, à qui incombe la preuve de la date de l'embarquement, reste donc en défaut de démontrer que la marchandise a été réellement embarquée en avril ;

Attendu qu'en matière de vente de marchandises soumises à de rapides et constantes fluctuations, telles que l'oléine litigieuse, la date d'embarquement est de rigueur ; que le défaut d'embarquement à l'époque stipulée entraîne la résiliation du marché ;

Quant à la demande en garantie :

Attendu qu'il est constant que, par exploit de l'huissier Gaillard, de résidence à Roubaix, en date du 5 juillet 1920, le demandeur en garantie Lezy a assigné par demande principale, devant le Tribunal de commerce de Roubaix, la Compagnie Internationale de Commerce Youroveta, défenderesse en garantie, et MM. Quaré frères, demandeurs principaux ;

Attendu qu'il résulte des termes de cet exploit et de ceux de l'appel en garantie formé par Lezy, que les Tribunaux de commerce d'Anvers et de Roubaix sont saisis, entre les mêmes parties, de l'appréciation d'un seul et même fait, et que s'il n'y a pas identité complète entre les deux demandes, celles-ci ont cependant le même objet et sont fondées sur la même cause ;

Attendu que si ces deux juridictions différentes devaient en rester saisies, il pourrait en résulter une contrariété de décisions ;

Attendu que le demande principale introduite devant le Tribunal de commerce de Roubaix est antérieure à l'appel en garantie et qu'elle est encore toujours pendante devant le Tribunal ;

Attendu, dès lors, que cette demande en garantie est non recevable pour cause de litispendance ;

Par ces motifs,

Rejetant toutes autres conclusions plus amples ou contraires, déclare la demande principale recevable et fondée ; en conséquence, dit pour droit que le marché intervenu entre parties pour la livraison de 20.000 kilos d'oléine de saponification est et demeure résilié à charge du défendeur principal Lezy, et ce à partir du 2 juillet 1920 ;

Et avant de statuer sur le chiffre des dommages-intérêts revenant aux demandeurs, désigne en qualité d'arbitre rapporteur M. Victor Relecom, courtier, rue d'Arenberg, à Anvers, aux fins de concilier les parties si faire se peut, sinon de, dans un rapport détaillé, évaluer le montant des dommages-intérêts revenant aux demandeurs du chef de cette résiliation ; ordonne aux parties de remettre ou communiquer audit arbitre rapporteur leurs livres, comptes, correspondances et pièces justificatives et de lui fournir contradictoirement tous renseignements de nature à éclairer sa mission ;

Et statuant sur l'appel en garantie, dit qu'il y a litis-

pendance entre la présente demande en garantie et la demande pendante actuellement entre parties devant le Tribunal de Roubaix ; en conséquence, déclare l'appel en garantie non recevable ; en déboute le défendeur principal ; met la défenderesse en garantie hors cause sans frais ; Condamne le défendeur principal Lezy à tous les frais et dépens ; déclare le jugement exécutoire par provision, nonobstant tout recours et sans caution. »

Du 23 novembre 1921. — Prés. : M. Rubbens ; Réf. : M. Donnez ; plaid. : Mes Yseux (pour Quaré frères), Bosmans (pour Lezy) et Donnet (pour la Cie Youroveta).

Observations. — I. — Le jugement ne tranche pas la question de savoir si un document « *Received for shipment* » est un connaissement. La jurisprudence belge a tranché cette question négativement (arrêt de Bruxelles, 13 mai 1921, *Jur. Anv.*, 1921, p. 395). La jurisprudence anglaise a, au contraire, décidé que ce document constituait bien un connaissement (Conseil privé, 16 décembre 1920, ce Rec., XXXIII, p. 121, et les observations). Le jugement ci-dessus se borne à examiner la question de savoir si, dans les relations entre vendeur et acheteur, le document « *Received for shipment* » suffit en lui-même à prouver la date de l'embarquement dans les délais convenus. Il se prononce pour la négative. Voyez, dans le même sens, Sentence arbitrale du 31 août 1921, *Jur. Anv.*, p. 635.

II. — Le Tribunal d'Anvers a refusé de statuer parce que la même cause était pendante devant le Tribunal de Roubaix qui avait été saisi le premier. Nous approuvons cette décision, mais le Tribunal aurait dû motiver ce renvoi en se basant sur l'article 4 de la Convention franco-belge du 8 juillet 1899. Cet article stipule que les tribunaux de l'un des Etats renvoient devant les tribunaux de l'autre pays les contestations dont ils sont saisis quand ces contestations y sont déjà pendantes. En l'absence d'une convention internationale, on ne pouvait admettre qu'il y a litispendance.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

12 janvier 1922

Commissionnaire expéditeur. Connaissement. Clauses usuelles d'exonération.

Le commissionnaire expéditeur qui se charge de l'expédition d'un colis dont le transport doit se faire par mer ne commet aucune faute contractuelle en confiant le colis à un armement aux conditions habituelles des lignes de navigation et en acceptant les clauses usuelles limitant la responsabilité de l'armement à une somme inférieure à la valeur du colis.

Xavier Philippe c. Steinmann & C° et Plantade & Quereillac.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Vu la citation, enregistrée, en date du 8 décembre 1919, tendant au paiement de la somme de fr. 750, réclamée à titre de dommages-intérêts ;

Attendu que le demandeur avait, à Bordeaux, chargé Messieurs Plantade & Quereillac d'expédier de Bordeaux à Anvers un sac contenant des effets d'habillement et d'assurer ce colis pour une valeur de fr. 300 ;

Attendu que Steinmann & C° avaient été chargés par Plantade & Quereillac de recevoir le colis ex-steamer et avaient été chargés par le demandeur de le réexpédier à Bruxelles ;

Attendu que, au déchargement du steamer, le colis fut perdu ; que l'action tend à ce que les défendeurs soient tenus d'en payer la valeur que le demandeur taxe à la somme de fr. 750 qui est réclamée ;

Attendu que Steinmann & C° n'ont agi que comme mandataires ; que leur responsabilité n'est à aucun titre engagée ; qu'ils doivent donc être mis hors cause sans frais ;

Attendu que Plantade & Quereillac offrent au demandeur la somme de fr. 300, que leur responsabilité ne peut être engagée pour un montant supérieur ;

Attendu, en effet, qu'au point de vue de l'assurance, ils ont exécuté les instructions qui leur avaient été données par le demandeur, ils ont fait assurer le colis pour la valeur de 300 francs, et les assureurs ont payé le montant sous déduction de la somme payée par l'armement ;

Attendu qu'en leur qualité de transporteurs, il importe peu de rechercher s'ils ont agi comme commissionnaires expéditeurs confiant le transport à un tiers ou si ce sont eux qui faisaient le transport, encore qu'il faille plutôt les considérer en la première qualité ;

Attendu, en effet, qu'il n'est pas mis en doute que le transport devait ou pouvait se faire par mer, et, en tous cas, le demandeur ne se plaint pas de ce qu'il ait été fait par mer ;

Attendu, dès lors, que les seconds défendeurs en confiant ce transport à un armement belge, qui fait le trafic régulier entre Bordeaux et Anvers, en acceptant les conditions habituelles de cette ligne de navigation, accomplissaient leur mandat, tout comme ils l'eussent accompli si, exploitant eux-mêmes une ligne de navigation, ils avaient effectué le transport aux conditions habituelles de leur connaissement ;

Attendu que si le connaissement de la ligne de navigation à laquelle ils se sont adressés stipule que l'armement n'est responsable qu'à concurrence de cent francs pour chaque colis, les défendeurs n'ont cependant commis aucune faute en transportant le colis sous l'empire d'un connaissement contenant pareille clause d'exonération ;

Attendu qu'il est de notoriété que cette clause se rencontre dans de nombreux connaissements et particulièrement dans les connaissements des lignes qui font un service de cabotage ;

Attendu que les défendeurs, en se conformant aux usages alors que le demandeur n'établit pas qu'ils ne pouvaient pas s'y conformer, n'ont commis aucune faute et ne peuvent pas être tenus au delà de ce qu'eux-mêmes peuvent exiger de l'armement qui a transporté le colis litigieux ;

Attendu que l'offre des défendeurs est donc satisfactoire quant au montant, l'assureur défalquant de l'indemnité d'assurance les 100 francs payés par l'armement ; que cette offre n'ayant été faite qu'après la citation, qui ne fut notifiée que près de six mois après la date d'arrivée du steamer à

Anvers, les défendeurs doivent supporter les frais judiciaires ; qu'ils ne doivent pas d'intérêts judiciaires puisque les défendeurs n'étaient pas tenus de payer sous réserve ainsi que l'exigeait le demandeur ;

Par ces motifs,

Rejetant toutes conclusions autres ou contraires, met Steinmann & C° hors cause sans frais ; déclare satisfactoire l'offre des défendeurs Plantade & Quereillac de payer en principal la somme de 300 francs ; déboute le demandeur de sa demande en paiement d'intérêts ; condamne Plantade & Quereillac aux frais et dépens et déclare le jugement exécutoire nonobstant appel, sauf quant aux dépens et sans caution. »

Du 12 janvier 1922. — Prés. : M. de Brouckère ; Réf. : M. de Chentinnes ; plaid. : Mes Poplimont (pour Xavier Philippe) et Georges van Doosselaere (pour Steinmann et Plantade & Quereillac).

Observations. — Il est parfois difficile de discerner si la firme qui se charge d'une expédition maritime agit comme transporteur ou comme commissionnaire expéditeur. Dans le premier cas, le contrat qui intervient entre parties est un affrètement, dans le second cas, c'est un mandat. La question présente un grand intérêt au point de vue des clauses d'exonération. Si l'on peut ne pas faire grief à un mandataire d'avoir accepté pour compte de son mandant des clauses d'exonération qui sont d'usage courant, on peut au contraire soutenir vis-à-vis du transporteur qu'il ne peut s'exonérer que s'il l'a stipulé, et son cocontractant n'est pas nécessairement lié par les clauses convenues entre lui et le transporteur intermédiaire. Tel est le droit strict. Le Tribunal décide pourtant que la même solution doit être admise dans les deux cas, et qu'il importe peu de rechercher si l'expéditeur a agi comme transporteur ou comme mandataire. Les clauses d'exonération sont devenues tellement courantes qu'on ne peut faire aucun grief à l'expéditeur. C'est donc, en vertu de ce jugement, l'exonération qui constitue le droit commun. Nous reconnaissons qu'en fait il en est bien ainsi, mais, à première vue, ce principe est déconcertant. Comparez Anvers, 29 avril 1921, *Jur. Anv.*, 1921, p. 356.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

20 janvier 1922

Capitaine. Avaries. Marchandises à quai. Negligence clause.

Navire : « Sylvia ».

Le destinataire qui reste en retard de prendre réception des marchandises ne peut rendre le capitaine responsable des avaries survenues pendant que la marchandise se trouvait sur quai.

L'armement peut en tout cas s'exonérer des conséquences de ces avaries en invoquant la negligence clause.

Société Française de Banque et de Dépôts c. Cap. Webster.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Vu la citation du 28 juin 1919, enregistrée, tendant à voir condamner le défendeur à payer à la demanderesse à titre de dommages-intérêts la somme de 30.000 francs ;

Attendu que l'action est basée sur ce que la demanderesse avait à recevoir par s/s *Sylvia*, commandé par le capitaine défendeur, 455 fûts d'huile d'olive embarqués à Barcelone ; qu'un grand nombre de fûts ont été présentés en partie vides et en état très défectueux ; que ce dommage est dû à la faute et à la négligence du défendeur ;

Attendu que les experts désignés pour déterminer les causes des avaries déclarent dans leur rapport (produit en extrait enregistré) que l'arrimage des barils huile avait été fait avec les soins voulus et que le coulage qui se produisit en grande partie pendant le séjour des barils à bord est la conséquence de l'assèchement des douves provoqué par la température élevée qui a régné dans les cales du navire au cours de sa traversée et que ce coulage a été aggravé par la fatigue inévitable du navire ;

Attendu que la demanderesse soutient à tort de ces déclarations que la perte et le coulage d'huile proviennent du fait des installations défectueuses du navire ; que les experts

ne font aucun reproche à cet égard au défendeur ; qu'au contraire, les constatations des experts et leur avis démontrent que le coulage est dû à la nature de l'emballage et à la fortune de mer, mais non à une faute du défendeur ;

Attendu qu'en ce qui concerne le coulage à quai, il est à relever que le steamer est entré dans les bassins le 21 mai et que les opérations du débarquement furent terminées le 23 mai à midi ; que les agents du steamer avisèrent les porteurs du connaissement le 24 mai par la voie des journaux ; que les barils d'huile M. A. C. 1/455 se trouvèrent sur quai et seraient enlevés d'office et mis en magasin, aux frais et risques du destinataire, faute de présentation des connaissements ; que les connaissements ne furent présentés que le 28 mai ;

Attendu que la cause première des pertes sur quai est donc l'enlèvement tardif des barils ; que les destinataires informés par la voie d'usage du débarquement des barils sont mal venus de faire des reproches au capitaine parce qu'il n'aurait pas pris des mesures pour empêcher le coulage sur quai, alors qu'ils auraient pu prévenir cette perte en présentant les connaissements en temps utile ;

Mais, attendu que, si même le capitaine défendeur avait négligé de prendre certaines mesures, l'armement n'en serait pas responsable, puisque de convention expresse l'armement ne répond pas des fautes et négligences de l'équipage, des actes de baraterie et de tout fait pouvant survenir après le débarquement de la marchandise à quai où elle séjourne aux risques et périls du réceptionnaire ;

Attendu que vainement la demanderesse soutient que cette clause ne trouve pas son application dans l'espèce, puisque contrairement à ce que la demanderesse allègue il n'est pas démontré que le coulage soit dû aux installations défectueuses et insuffisantes du navire ;

Par ces motifs,

Dit l'action ni recevable, ni fondée, en déboute la demanderesse avec dépens. »

Du 20 janvier 1922. — Prés. : M. Rubbens ; Réf. : M. Baltens ; plaid. : Mes Volckerick (pour la Société française de Banque et de Dépôts) et Vrancken (pour le cap. Webster).

Observations. — Même lorsque les connaissements auto-

risent le capitaine à débarquer d'office, il a l'obligation de procéder au débarquement avec soin. Il ne pourrait se borner à jeter pêle-mêle la marchandise sur quai et il a l'obligation de la faire veiller. Il ne peut donc se désintéresser de la marchandise après l'avoir mise sur quai, mais il doit sauvegarder les droits des propriétaires. Un jugement du 31 juillet 1901 (*Jur. Anv.*, 1901, p. 244) décide que, sous l'empire d'une clause autorisant le capitaine à débarquer aux frais et risques des propriétaires de la marchandise, l'armement ne peut s'exonérer des avaries survenues à quai après le débarquement qu'à la condition d'avoir pris les précautions nécessaires pour les éviter. Le jugement reproduit ci-dessus nous paraît bien rendu en fait, mais il ne nous paraît pas tout à fait juridique de dire que le destinataire ne peut reprocher au capitaine sa négligence dans la conservation de la marchandise à quai sous prétexte qu'il pouvait éviter cette perte en présentant les connaissements en temps utile. Admettre pareil principe, ce serait autoriser le capitaine à jeter les marchandises à quai sans en prendre aucun soin, alors que toute la jurisprudence est en sens contraire (voy. Anvers, 8 août 1889, *Jur. Anv.*, 1889, p. 212 ; 14 juillet 1890, *ibid.*, 1890, p. 319 ; 30 mai 1895, *ibid.*, 1895, p. 448 ; 4 février 1892, *ibid.*, 1894, p. 419 ; 20 novembre 1920, *ibid.*, 1921, p. 210). La jurisprudence française est conforme à la jurisprudence belge (Rouen, 29 novembre 1892, ce Rec., VIII, p. 299 ; Havre, 20 décembre 1886, *ibid.*, II, p. 681 ; Marseille, 11 février 1897, *ibid.*, XIII, p. 370).

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

24 janvier 1922

Connaissement. Clauses d'exonération. Erreur ou insuffisance de marques. Harter Act. Nullité.

Navire : « Danier ».

Est nulle sous l'empire d'un connaissement régi par le Harter Act la clause stipulant que le capitaine ne répond

pas des oblitérations ni des erreurs des marques ni de leur insuffisance ou de leur absence.

Le destinataire est donc fondé à refuser les colis offerts par le capitaine et ne portant pas les marques indiquées au connaissement.

COMPTOIR COMMERCIAL ANVERSOIS c. CAP. LEE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Vu l'exploit d'ajournement du 9 avril 1921, enregistré, tendant à entendre condamner le défendeur à payer à la demanderesse la somme de francs 6.784,96 à titre de dommages-intérêts du chef de manquant ;

Vu le rapport de l'expert Fr. de Winter, rapport déposé au greffe de ce siège par acte du 28 novembre 1921, enregistré, et produit par la demanderesse en extrait enregistré ;

Attendu que les parties s'accordent à reconnaître que le défendeur avait à délivrer à la demanderesse 611 balles de riz Louisiano Rangoon, portant la marque C .C. A. L. A. R. A. N. G. O. O. N. ANTWERP et 1.049 balles de brisures de riz du Texas, portant la marque C. C. A. CHOICE S. C. R. ANTWERP ;

Attendu qu'il résulte des constatations de l'expert :

1° que le défendeur n'a délivré à la demanderesse que 553 balles de riz Louisiano Rangoon, portant la marque C. C. A. L. A. R. A. N. G. O. O. N. ANTWERP et qu'en remplacement des 58 balles manquantes sur le lot il n'a offert à la demanderesse aucune balle contenant du riz ;

2° que le défendeur n'a délivré à la demanderesse que 1.009 balles de brisures de riz du Texas marquées C. C. A. CHOICE S. C. R. ANTWERP, et qu'en remplacement des 40 balles manquantes sur ce lot il a offert à la demanderesse des balles renfermant des brisures de riz d'une qualité à peu près égale, mais portant d'autres marques et notamment la marque C. C. A. ANTWERP ;

Attendu que la demanderesse était fondée à refuser les balles ne portant pas les marques qui lui étaient destinées ; qu'erronément, le défendeur prétend qu'elle devrait prouver que les balles refusées par elle n'avaient pas été embarquées à son adresse parce que le défendeur avait stipulé qu'il

ne répondait pas des oblitérations ni des erreurs de marques ni de leur insuffisance ou de leur absence, car parties s'accordent à reconnaître qu'elles étaient régies par l'Harter Act ; or, celui-ci exigeant impérieusement la mention des marques prohibe par le fait même les clauses d'exonération qui rendraient cette mention inefficace (voir notamment Smeesters, n° 560) ; Georges Van Doosseleare (*De la responsabilité des propriétaires de navires*, pp. 283 et 284) constate que la jurisprudence belge et la jurisprudence française décident unanimement que l'article 4 de l'Harter Act imposant l'insertion des marques des colis sur les connaissements rend inefficace toute stipulation restrictive quant à ces marques ; il trouve cette interprétation trop rigoureuse mais il admet que le capitaine devrait établir qu'il offre de délivrer ce qu'il a embarqué ; or, en l'espèce, le capitaine ne demande même pas à faire pareille preuve ;

Attendu qu'il résulte des constatations et des évaluations de l'expert que la valeur des balles manquantes s'élève à fr 6.784,96 ; que parties s'accordent à reconnaître que la demanderesse a reçu à valoir sous réserve de tous droits réciproques 2.869,06 francs, représentant le produit de la réalisation des sacs refusés ; que le défendeur reste donc devoir 3.915,90 francs à titre de dommages-intérêts à la demanderesse ;

Par ces motifs,

Condamne le défendeur à payer à la demanderesse la somme de fr. 3.915,90 à titre de dommages-intérêts avec les intérêts judiciaires et les dépens, y compris les frais d'expertise ; déclare le présent jugement, sauf quant aux dépens, exécutoire nonobstant appel moyennant caution. »

Du 24 janvier 1922. — Prés. : M. Lambrechts ; Réf. : M. Ayou ; plaid. : Mes Constant Smeesters (pour le Comptoir Commercial Anversois) et Robert Vrancken (pour le capitaine Lee).

Observations. — Le jugement fait application de l'art. 4 de l'Harter Act, qui oblige le capitaine à insérer dans les connaissements les marques des colis. Cet article rend-il radicalement nulle la clause par laquelle le capitaine déclare qu'il ne répond pas de l'oblitération, de l'insuffisance, de l'erreur ou de l'absence de marques ? A notre avis, il faut distinguer. Le capitaine ne pourrait s'exonérer de l'absence

ou de l'insuffisance de marques puisqu'il a l'obligation d'exiger l'insertion des marques au connaissement. Il ne peut non plus s'exonérer de façon absolue de l'oblitération des marques, car cette oblitération peut être due à sa faute et peut démontrer que le capitaine n'a pas pris un soin suffisant de la conservation des colis. Mais rien ne s'opposerait à ce que l'armement stipule qu'il ne sera pas responsable de l'oblitération accidentelle des marques survenue par fortune de mer.

Comparez, sur cette question : Anvers, 13 janvier 1902, *Jur. Anv.*, 1902, p. 63 ; Cour d'appel de Bruxelles, 6 février 1900, *ibid.*, 1901, p. 55 ; Anvers, 14 mars 1903, *ibid.*, 1903, p. 249 ; Anvers, 20 mai 1910, *Le Droit Maritime*, 1910, p. 589, et, pour la jurisprudence française, Havre, 6 mars 1894, ce Rec., X, p. 236 ; Havre, 30 avril 1895, *ibid.*, XI, p. 175 ; Rouen, 31 juillet 1895, *ibid.*, XI, p. 312 ; Havre, 26 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 324.

SENTENCE ARBITRALE

14 février 1922

Connaissement. Pluralité d'exemplaires. Vendeur « caf ». Présentation d'un seul exemplaire.

Navire : « Dalny ».

Lorsqu'il a été convenu entre vendeur et acheteur « coût, fret et assurance » que le paiement serait fait comptant contre remise des documents, l'acheteur ne peut refuser de recevoir la marchandise sous prétexte que le vendeur ne lui présente qu'un seul exemplaire du connaissement, alors même que celui-ci est dressé en plusieurs originaux.

Massol & C° c. Souvignier.

Attendu que le défendeur reconnaît avoir acheté aux demandeurs 100 tonnes (de 1.000 kilos) de riz blanc Saïgon n° 1, 25 % brisures, à francs français : 84 les 100 kilos, « cif » Anvers, embarquement septembre-octobre, paie-

ment au comptant, sans escompte, contre documents à l'arrivée du vapeur à Anvers;

Attendu qu'en exécution de cette convention de vente, les demandeurs ont embarqué par s/s. *Dalny* 940 sacs riz blanc Saïgon n° 1, 25 % brisures, pesant brut 95.108 kilos ;

Attendu que les documents furent présentés au défendeur avant l'arrivée du vapeur ; que le défendeur qui, à ce moment, eut l'occasion d'inspecter les documents ne fit à leur sujet aucune observation, mais se borna à faire observer que les documents n'étant payables qu'à l'arrivée du vapeur, il y avait lieu de les représenter à ce moment ;

Attendu que le vapeur étant arrivé au port d'Anvers, les documents furent représentés et que le défendeur fit savoir aux demandeurs qu'il avait fait inspecter les documents par ses acheteurs et que ceux-ci estimaient que les documents n'étaient pas en règle ;

Attendu qu'il résulte de cette communication que le défendeur ne formulait personnellement aucune critique au sujet de la régularité des documents présentés et qu'en se faisant l'écho des critiques des acheteurs, il restait en défaut d'indiquer d'une manière précise en quoi consistait l'irrégularité des documents présentés ;

Attendu que c'est seulement en termes de conclusions devant les arbitres que le défendeur précisa ses critiques ;

Attendu que le défendeur soutient qu'il ne devait pas lever les documents parce qu'un seul exemplaire du connaissement se trouvait joint à la traite documentaire alors que le connaissement était dressé en quatre originaux ;

Attendu qu'aux termes de l'art. 84 de la loi maritime, le connaissement doit être fait en quatre originaux au moins ;

Attendu que le vendeur « cif » ne saurait être tenu de les transmettre tous à l'acheteur puisque sur les quatre originaux, il en est deux qui sont destinés au capitaine et à l'armateur ;

Attendu que le vendeur reçoit, il est vrai, deux originaux et que dans certains cas le nombre d'originaux est même plus élevé, mais que pour éviter les risques de pertes et de retard, le vendeur expédie généralement les divers originaux par des voies différentes ;

Attendu que ce serait rendre inutile et illusoire la création de plusieurs originaux et leur expédition par des voies diffé-

rentes que de conférer à l'acheteur « cif » le droit d'exiger la présentation simultanée des différents originaux ;

Attendu que sans doute le payement sur un seul exemplaire peut présenter pour l'acheteur un certain danger si le vendeur étant de mauvaise foi a endossé un autre exemplaire à un tiers ;

Mais, attendu que l'acheteur qui consent à traiter avec son vendeur sans que rien ne l'y oblige, doit vraisemblablement avoir ses apaisements au sujet de l'honnêteté de son cocontractant et ne peut dès lors, dans l'exécution du marché, régler son attitude sur une présomption de mauvaise foi dans le chef de son vendeur ;

Attendu au surplus qu'il résulte des éléments de la cause que les demandeurs ont effectivement adressé le second original du connaissement à la Banque d'Anvers, et que les 100 tonnes litigieuses ont été délivrées par le capitaine sur présentation du premier original ;

Attendu que la critique du défendeur est donc à cet égard mal fondée ;

Attendu que le défendeur prétend en outre que la police d'assurance n'était pas jointe aux documents ;

Attendu que la Banque d'Anvers qui présentait la traite affirme que la police d'assurance était jointe aux documents ;

Attendu qu'il est invraisemblable qu'elle n'ait pas été jointe car elle a été dressée le 14 octobre 1921 à la même date que le connaissement, et il est certain que le défendeur qui avait intérêt à raison de la baisse des prix à ne pas lever les documents n'aurait pas manqué d'en argumenter lorsqu'il refusa de payer la traite documentaire ;

Attendu, enfin, qu'il avait été convenu entre parties que si les documents n'étaient pas au complet, l'acheteur serait tenu de payer contre un bon de livraison visé par une banque de premier ordre qui tiendrait lieu de tous les documents d'origine et une garantie de ladite banque constatant que les connaissements étaient bien accompagnés du certificat de qualité et du certificat d'assurance ;

Attendu qu'il y a donc lieu de résilier le marché aux torts du défendeur ;

Quant au montant du dommage :

Attendu que les demandeurs ont droit à la différence entre le prix du marché et le prix d'une marchandise ana-

logue à la date de l'assignation, soit au 14 décembre 1921 ;

Attendu que le prix de la convention basé sur le poids embarqué de 95.108 kilos se montait à francs français 79.890,72, équivalant à francs belges 83.246,13 ;

Attendu que la valeur au jour de la résiliation du 14 décembre 1921 était de fr. 65 « cif », soit francs belges 61.820,20 ;

Attendu que le dommage s'élève donc à francs belges 21.425,93 ;

Par ces motifs,

Les arbitres déclarent le marché résilié aux torts du défendeur ; le condamnent à payer à titre de dommages-intérêts la somme de fr. 21.425,93, avec les intérêts judiciaires et les dépens. »

Du 14 février 1922. — Arbitres : MM. Georges Evrard et Constant Smeesters ; plaid. : Mes Auguste Roost (pour Massol & C°) et Joseph Verspeyen (pour Souvignier).

Observations. — Il est évident que lorsque le connaissement est dressé en plusieurs originaux, l'acheteur qui paie le prix de vente contre présentation d'un seul exemplaire du connaissement s'expose à un certain risque. Un vendeur peu scrupuleux pourrait, en effet, transmettre à plusieurs acheteurs les différents exemplaires qui lui sont remis. Pour éviter ce danger, il faudrait donc que le vendeur soit contraint de remettre à l'acheteur le jeu complet des connaissements, mais cette règle aurait pour effet d'enlever toute utilité à la création de plusieurs exemplaires. C'est précisément pour permettre au vendeur d'expédier les documents par des courriers différents et de limiter ainsi les risques de perte que le capitaine lui délivre plusieurs exemplaires du connaissement. Au surplus, l'acheteur a librement choisi son vendeur. Il ne peut présumer que son vendeur agisse de mauvaise foi, et il n'est pas fondé à régler sa conduite sur pareille présomption. Aussi les usages ont-ils consacré la solution admise par la sentence. Voyez, dans le même sens, Gaubert, *Des Ventes Maritimes*, n°s 377 et suiv. ; Havre, 18 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 95 ; Rouen, 23 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 298 ; Marseille, 15 juin 1910, *ibid.*, XXVI, p. 69 ; Anvers, 6 avril 1921, *Jur. Anv.*, 1921, p. 330.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS

COUR D'APPEL (2e CIRCUIT)

1er juin 1921

Privilège maritime. Entrepreneur d'arrimage.

Navire : « Muskegon ».

L'entrepreneur d'arrimage n'est pas un créancier privilégié aux termes du paragraphe I de la loi du 23 juin 1910 lorsque sa créance se rattache à des opérations d'arrimage qui ont été effectuées au port d'attache du navire.

MONTANINO ET DELFINO C. LE S/S. « MUSKEGON ».

Le navire américain *Muskegon*, ayant New-York comme port d'attache, était affrété en charte-partie. Les affréteurs avaient conclu un contrat d'arrimage pour le chargement du navire, mais sur leur refus de régler la facture de l'arrimeur, celui-ci engagea une procédure *in rem* contre le navire. Il invoquait, à cet effet, le § I de la loi du 23 juin 1910 qui accorde un privilège à toute personne créancière d'un navire pour réparations, fournitures ou toutes autres choses nécessaires y compris l'usage des cales sèches et des chemins de fer maritimes. Il prétendait que le service d'arrimage était compris dans l'expression générale de « autres choses nécessaires » (other necessaries). Sa prétention fut repoussée par la Cour du district Sud de New-York dont la décision vient d'être confirmée par la Cour d'appel.

En délivrant le jugement, le juge de circuit Hough s'exprima dans ces termes :

« L'on peut prétendre, bien qu'on ne puisse l'affirmer, « que les demandeurs ont rendu un service maritime pour « lequel ils auraient un privilège en vertu de la loi maritime « si ce service avait été rendu dans un port autre que le « port d'attache. Il n'en reste pas moins certain qu'ils n'ont

« aucun privilège pour le service rendu au port d'attache « à moins que ce privilège ne leur soit accordé par la loi. « Mais le seul texte de loi sur lequel ils puissent s'appuyer « est l'expression « other necessaries »....

« L'expression de « other necessaries » doit s'interpréter « par voie d'analogie avec celles de réparations et de four- « nitures. Or, il me paraît évident que le service rendu « par un entrepreneur d'arrimage ne peut rentrer dans « cette catégorie de services.

« Pour l'utilisation et l'exploitation avantageuse d'un na- « vire, il y a de nombreux services qui sont commodes, « utiles et même parfois nécessaires. Parmi eux figure cer- « tainement l'arrimage, mais l'arrimage ne peut être rangé « dans cette catégorie de réclamations depuis longtemps « désignées par le législateur sous le nom de « réparations « et fournitures » à moins que l'on ne puisse inférer de la « loi positive que celle-ci se soit proposée de faire naître « un privilège maritime au port d'attache dans tous les « cas où ce privilège existerait dans un autre port. Or, cette « intention ne résulte ni de la lettre, ni de l'historique de « la loi. »

Du 1er juin 1921. — Cour d'appel (2e circuit). — Ward, Hough et Manton, juges de Circuit ; plaid. : Crowell & Rouse, de New-York (avocat plaidant : E. Curtis Rouse, de New-York) pour les appelants ; Barry, Wainwright, Thacher & Symmers, de New-York (avocats plaidants : Earle Farwell et James K. Symmers, de New-York), pour l'intimé.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 275, p. 348.

Les services d'un entrepreneur d'arrimage peuvent-ils être considérés comme des « choses nécessaires » au sens de la loi du 23 juin 1910 ?

Remarquons tout d'abord que, à la différence de l'ouvrier qui lui-même a travaillé à l'arrimage, l'entrepreneur d'arrimage n'a pas de privilège en cette seule qualité. The Seguranca (D. C.) 58 Fed. 908 ; The Harrie M. Bain (D. C.) 20 Fed. 389 ; The Main, 51 Fed. 954 ; 2 C. C. A. 569.

Observons, en outre, que, de même que le créancier de réparations ou de fournitures, l'entrepreneur d'arrimage

doit faire la preuve qu'il a fait crédit au navire (Norwegian S. S. C° v. Washington, 57 Fed. 224 ; 6 C. C. A. 313 ; The Luckenbach, 212 Fed. 388 ; 129 C. C. A. 64).

Mais, ce point acquis, l'entrepreneur d'arrimage a-t-il un privilège maritime ? A cet égard, la jurisprudence américaine estime qu'il faut le traiter de la même façon que l'entrepreneur de remorquage qui, avant la loi de 1920, ne pouvait prétendre au bénéfice du privilège que lorsque le remorquage avait été effectué dans un port étranger (The J. Doherty (D. C.) 207 Fed. 997, 1001 ; The Hatteras, 255 Fed. 518 ; 166 C. C. A. 586 ; The Alligator, 161 Fed. 37 ; 88 C. C. A. 201).

Au contraire, lorsque l'arrimage a été effectué au port d'attache du navire, il est impossible de l'assimiler aux « necessaries ». En effet, l'expression de « necessaries » doit être interprétée par analogie avec celles de réparation et de fourniture, c'est-à-dire qu'il doit s'agir, dans tous ces divers cas, de dépenses concernant l'entretien du navire en bon état de navigabilité. Or, l'arrimage n'a trait qu'à l'aménagement de la cargaison ; l'entrepreneur d'arrimage ne peut donc invoquer le bénéfice du privilège (The Oceana (D. C.) 233 Fed. 139).

Il est vrai que la loi de 1920 accorde expressément un privilège maritime à l'entrepreneur de remorquage ; mais cette disposition exceptionnelle doit être interprétée restrictivement et ne saurait être étendue à l'entrepreneur d'arrimage.

En Angleterre, l'arrimeur est assimilé aux gens de mer dont les gages sont privilégiés conformément au Merchant Shipping Act de 1894. En ce sens : Benjamin Constant, *The Law relating to the mortgage of ships*, n° 66 ; Reg. v. Judge of the City of London Court, 25 Q. B. D. 339 ; Corbett v. Pearce (1904) 2 K. B. 422.

En France, l'on pourrait soutenir que l'arrimeur peut réclamer le bénéfice du privilège prévu par l'art. 191, 8°, du Code de commerce pour les sommes dues aux créanciers en raison de fournitures, travaux, main-d'œuvre pour radoub, victuailles, armement, équipement, avant le départ du navire s'il a déjà navigué. Toutefois, il semble bien que les créances prévues par ce texte soient relatives à la mise

ou à l'entretien du navire en bon état de navigabilité (Danjon, t. V, n° 1809).

Un jugement du Tribunal de commerce de la Seine du 18 décembre 1895 (ce Rec., XII, p. 27) a refusé le bénéfice du privilège maritime à la créance d'un camionneur arrimeur pour la raison que la main-d'œuvre qui avait été fournie ne concernait en rien la mise en état de navigabilité du navire.

COUR D'APPEL (2e CIRCUIT)

15 juin 1921

Connaissement. Manquants. Preuve du moins chargé.

Navire : « Amazon ».

I. — *C'est au capitaine qui prétend qu'il n'a été chargé qu'une quantité de marchandises inférieure à celle indiquée au connaissement à faire la preuve de ce moins chargé.*

II. — *Lorsque l'armateur prétend décliner la responsabilité qui lui incombe du fait d'un manquant en invoquant une falsification du connaissement, c'est à lui qu'il appartient de fournir la preuve de cette falsification.*

III. — *Le capitaine ou l'armateur qui a pu faire la preuve que les indications portées au connaissement sont erronées et qu'il n'a été chargé en réalité qu'une quantité de marchandises inférieure à celle qui est portée sur ce connaissement, est libéré de la responsabilité qu'il encourt en raison des manquants.*

SCOTT c. W. R. GRAVE & C°.

Un contrat d'affrètement avait été conclu pour le transport, par la barque goëlette *Amazon*, d'un chargement de nitrate d'Antofagasta (Chili) à Mobile dans l'Alabama (Etats-Unis). A l'arrivée du navire, à destination, le fret fut payé par le chargeur, mais celui-ci opéra sur le montant de ce fret une retenue de 10.242 dollars correspondant à la valeur de 1.096 balles de nitrate qu'il prétendait ne pas lui avoir

été livrées. En effet, le connaissement accusait réception de 16.819 sacs de nitrate alors qu'il n'en fut délivré effectivement que 15.723.

Les armateurs assignèrent les chargeurs devant la Cour du district Sud de New-York en prétendant qu'en fait, les sacs manquants dont on leur réclamait le remboursement n'avaient jamais été chargés.

Leur prétention fut reconnue bien fondée par la Cour de district et la Cour d'appel vient de confirmer cette décision.

En délivrant son jugement, le juge de circuit Manton s'exprima dans ces termes :

« C'est une règle bien établie aussi bien dans ce pays « qu'en Angleterre que le capitaine doit délivrer au récep- « tionnaire toutes les marchandises qui sont indiquées au « connaissement comme ayant été reçues. Quand le capi- « taine signe un connaissement constatant la réception « d'une certaine quantité de marchandises, l'armateur est « tenu de délivrer cette quantité complète à moins qu'il ne « puisse établir que tout ou partie de ces marchandises « n'avaient pas été chargées en fait. C'est au navire qu'il « appartient de faire la preuve du moins chargé et lors- « qu'il a fait cette preuve, il est déchargé de toute responsa- « bilité. »

Dans l'espèce, la preuve du moins chargé résultait de ce fait que le second du navire avait compté le nombre exact de balles embarquées au moyen d'un système de tailles et que ce nombre correspondait à celui des balles délivrées. Mais elle résultait surtout de ce que le chargement avait été effectué au moyen d'allèges employées par le chargeur, et que le nombre des sacs figurant sur les reçus délivrés par le capitaine aux patrons des allèges correspondait à celui des balles délivrées.

Du 15 juin 1921. — Cour d'appel (2e circuit). — Ward, Rogers et Manton, juges de circuit ; plaid. : Kirlin Woolsey, Campbell, Hickox and Keating, de New-York (avocats plaidants : L. de Grove Potter et Théodore M. Hequembourg, de New-York) pour l'appelant ; Harrington, Bigham & Englar, de New-York (avocat plaidant : Oscar R. Houston, de New-York) pour l'intimé.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 275, p. 340.

I-III. — En ce qui concerne la force probante du connaissement au sujet de la quantité des marchandises chargées et dans les rapports entre l'armateur et le chargeur ou le réceptionnaire, les diverses législations maritimes se divisent en trois groupes distincts : les législations anglo-saxonnes, la législation française et celles qui s'y rattachent, la législation allemande.

1° Les législations anglo-saxonnes estiment que le connaissement fait foi entre les parties sauf preuve contraire qui peut être fournie par tous les moyens.

On admet en Angleterre que le connaissement fait foi contre l'armateur en ce qui concerne la quantité des marchandises qu'il constate : Berkeley v. Watling (1837) 6 L. J. K. B. 195 ; 7 A. & E. 29 ; Bates v. Todd (1831) 1. Moo. and R. 106 ; Biddulph v. Bingham (1874) 30 L. T. 30.

C'est donc au capitaine et à l'armateur qu'il appartient de faire la preuve que les quantités indiquées au connaissement n'ont pas été embarquées. Mais ils peuvent faire cette preuve par tous les moyens, par tailles, témoins, etc. Mc Lean v. Fleming (1871) L. R. 2. H. L. (Sc.) 128, p. 130 ; Bradley v. Dunipace (1862) 31 L. J. Ex. 210 ; 32 L. J. Ex. 22 ; 1 H. & C. 521 ; Smith v. Bedouin S. Nav. C°, 65 L. J. P. C. 8 ; (1896) A. C. 70 ; Bennet v. Bacon (1897) 2 Com. Ca. 102 ; Harrowing v. Katz (1894) 10 T. L. R. 115, 400. Cette jurisprudence vient d'être confirmée par un jugement récent de la Division du Banc du Roi du 14 décembre 1920, Sanday v. Strath Steamship C° Ltd, *Times Reports of Commercial Cases*, vol. XXVI, p. 163.

En Amérique, l'article 4 de l'Harter Act prévoit expressément que le connaissement constitue une preuve *primâ facie* que les marchandises qui y sont portées ont été effectivement chargées. Le connaissement fait donc foi jusqu'à preuve contraire ; mais cette preuve peut être fournie par tous les moyens : Cour du district Nord de Californie, 25 novembre 1904, ce Rec., XXI, p. 524 ; Cour du district Est de Pensylvanie, 12 juin 1905, ce Rec., XXI, p. 525 ; Cour du district Sud de New-York, 5 juin 1911, ce Rec., XXVII, p. 395 ; Cour d'appel (2e circuit), 13 novembre 1911, ce Rec., XXIX, p. 442 ; Cour du district Sud de New-York, 1er juillet 1913, ce Rec., XXIX, p. 632. —

Voir, en ce sens, l'interprétation de l'Harter Act par les tribunaux français : Trib. de com. du Havre, 8 août 1905, ce Rec., XXI, p. 195 ; Trib. de com. du Havre, 15 avril 1912, ce Rec., XXVIII, p. 45.

2° On admet en France que le connaissement fait foi entre les parties (art. 283 du Code de commerce). Mais cette présomption de véracité n'est pas une présomption *juris et de jure*, car elle peut être détruite par la preuve contraire. Toutefois, la jurisprudence française se montre plus difficile à cet égard que la jurisprudence anglo-saxonne. En effet, elle refuse d'accueillir la preuve par présomptions ou par témoins, conformément aux dispositions de l'art. 1341 du Code civil qui n'autorise pas ces moyens de preuve lorsqu'il s'agit de prouver contre ou outre le contenu aux actes. En ce sens, Cass., 7 déc. 1892, *Dalloz*, 1893. 1. 204 ; Trib. de com. de Nantes, 1er août 1906, ce Rec., XXII, p. 308 ; Danjon, t .II, n° 679 *bis* ; Ripert, t. II, n° 1549 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. V, n° 708. Comp. cependant Trib. de com. de Bordeaux, 23 octobre 1899, ce Rec., V, p. 377 ; Trib. de com. de Marseille, 18 mai 1892, ce Rec., VIII, p. 105.

La preuve contraire ne peut donc résulter que de l'aveu, du serment ou d'un acte écrit tel que le rapport de mer ; Trib. de comm. du Havre, 23 septembre 1897, ce Rec., XIII, p. 651 et les renvois.

Voir dans le sens de la législation française : la législation hollandaise (art. 512 du Code de commerce hollandais) ; la législation belge (art. 42 de la loi du 21 août 1879 ; Jacobs, *Le droit maritime belge*, n° 211 ; Smeesters, *Droit maritime et fluvial*, n° 394. — Comp. arrêt de la Cour de cassation belge du 1er mai 1907, *Jur. Anvers*, 1908, II, p. 113, qui semble admettre la possibilité de la preuve par témoins ou par simple présomption) ; la législation italienne (Vivante, *La polizza di carico*, n° 19 ; Borsari, *Codice di comm.*, II, n° 1142 ; Luigi Peirano, *La polizza di carico*, nos 266 et 270).

3° Enfin, la législation allemande est caractérisée par ce fait qu'elle exclut formellement toute preuve contraire : Cf. art. 651 et 653 du Code de commerce allemand ; Lewis, *Das Deutsche Seerecht*, I, p. 391 ; Boyens, *Das Deutsche*

Seerecht, II, p. 338 ; Brodman, *Die Seegesetzgebung des deutschen Reichs*, note 1, sur le paragraphe 651 ; Goldschmidt, *Handbuch des Handelsrechts*, p. 686 ; décision de la Cour Suprême d'Empire en matière commerciale (*Reichsoberhandelsgericht*), 15, p. 381 ; Sieveking, *The German Law relating to the carriage of goods by sea*, n° 166.

Il importe de préciser la portée de cette disposition singulière du Code de commerce allemand. Son originalité tient à ce fait qu'elle ne se place pas comme les législations française et anglo-saxonnes sur le terrain de la preuve. Si, en Allemagne, le capitaine n'a pas le droit de démontrer que la quantité de marchandises indiquée au connaissement est supérieure à celle qui a été effectivement chargée, cela ne tient pas à ce que la présomption de véracité du connaissement est une présomption *juris et de jure*, mais à ce fait que le capitaine, et par suite l'armateur, en signant le connaissement assument une responsabilité dont la cause doit être recherchée dans le seul fait de cette signature. Il s'agit dans l'espèce d'une responsabilité *ex litteris* (Skripturhaftung). L'obligation de délivrance qui pèse sur le capitaine ne repose donc pas sur le *receptum* mais sur un engagement écrit absolument indépendant de la réception matérielle des marchandises. Il convient de remarquer que cette conception singulière est en parfaite harmonie avec les théories des juristes germaniques relatives à la promesse unilatérale et à l'obligation abstraite. Voir à ce sujet Wüstendörfer, *Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrags*, pp. 325, 401 et suiv.

COUR D'APPEL (2e CIRCUIT)

18 juillet 1921

Abordage. Voilier et vapeur. Responsabilité.

Navire : « Stifinder ».

I. — *Tout vapeur doit avoir au moins une vigie à l'avant.*

II. — *Au cas de risque d'abordage entre voilier et vapeur, le vapeur doit se détourner de la route du voilier, et celui-ci*

doit continuer sa route en maintenant sa vitesse afin d'éviter la collision.

III. — *Au cas d'abordage entre voilier et vapeur, il faut que l'on puisse établir une faute caractérisée à la charge du voilier pour pouvoir le considérer comme responsable de l'abordage.*

IV. — *Le voilier qui s'est écarté de sa route doit faire la preuve qu'il a effectué ce changement de direction judicieusement et en temps utile afin d'éviter l'abordage. Mais les manœuvres même irrégulières effectuées par un navire à un moment où l'abordage était devenu inévitable par la faute de l'autre navire ne modifient en rien la responsabilité de ce dernier.*

Actieselskabet Christiansand c. Actieselskabet Rederiet Odfjell.

Le 24 mai 1917, le trois-mâts barque *Stifinder* abordait et coulait le steamer *Selje* dans l'Océan Atlantique pendant la nuit et par temps clair. Le *Selje* avait une valeur de 1.200.000 dollars et avait à bord une cargaison de 111.601 dollars appartenant à la Cerro de Pasco Copper Corporation, de New-York.

Les armateurs et les chargeurs du *Selje* poursuivirent le *Stifinder* en responsabilité d'abordage. Les armateurs du *Stifinder* prétendirent alors qu'ils avaient le droit de décliner toute responsabilité ou tout au moins de faire l'abandon du navire et du fret représentant une valeur globale de 322.595 dollars.

L'enquête établit que la vigie qui se trouvait à bord du *Selje* avait quitté son poste cinq ou six minutes avant la collision, et que le *Selje* aurait pu modifier sa route en temps utile de façon à éviter l'abordage. Elle établit en outre que, de son côté, le *Stifinder* avait, ainsi qu'il le devait, continué sa route et qu'il ne l'avait modifiée qu'à un moment où l'abordage était devenu inévitable, de sorte que cette manœuvre *in extremis* ne pouvait lui être imputée à faute.

La Cour du district Sud de New-York conclut de cette enquête à l'entière responsabilité du vapeur *Selje* et sa décision vient d'être confirmée par la Cour d'appel (2e circuit).

En délivrant son jugement, le juge de circuit Rogers, s'exprima dans ces termes :

« Le devoir essentiel d'un voilier est de maintenir sa « direction et sa vitesse tant que le steamer peut éviter « l'abordage. Ne pas agir ainsi serait ajouter aux périls « de la situation. Dans l'espèce, le voilier n'avait aucune « obligation de changer sa direction jusqu'au moment où « il devenait évident à ceux qui le dirigeaient que le stea- « mer ne pouvait plus rien faire pour éviter la collision.

« C'était donc le devoir du *Stifinder* de maintenir sa direc- « tion et sa vitesse en comptant que le *Selje* se conforme- « rait à la loi et se détournerait de sa route. Lorsqu'il « devint évident que ce steamer n'avait pas l'intention de « se conformer à la loi, les navires se trouvaient *in extre-* « *mis* et tout ce que le *Stifinder* a pu faire ou omettre « de faire dans la fatalité imminente de l'abordage n'avait « plus aucune importance et ne peut lui être imputé à « faute.

« Je suis absolument d'accord avec le savant avocat du « demandeur pour reconnaître que ce serait une véritable « plaisanterie que de s'engager dans des calculs compliqués « illustrés de diagrammes, réclamant de nombreuses jour- « nées de travail sur ce qui aurait pu ou non être fait en « quarante secondes et de demander que l'on apprécie à « l'aide de ces calculs et de ces diagrammes la décision « d'un marin placé en face d'un péril imminent et contraint « d'agir sur-le-champ. »

Du 18 juillet 1921. — Cour d'appel (2e circuit). — Rogers, Hough et Manton, juges de circuit ; plaid. : Harrington Bigham et Englar, de New-York (avocat plaidant : Vine H. Smith, de New-York), pour les appelants ; Haight, Sandford, Smith et Griffin, de New-York (avocat plaidant : John W. Griffin, de New-York), pour l'intimé ; Duncan et Mount, de New-York (avocats plaidants : O. D. Duncan et Warner C. Pyne, de New-York, et Raymond B. Stefferson), pour le *Selje*.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 275, p. 271.

I. — Le service de surveillance (lookout) à bord des navires n'est qu'une application particulière du devoir imposé

aux navires par l'art. 29 du Règlement international de prendre toutes précautions que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

En Angleterre, l'on estime que la vigilance à bord doit être suffisante, faute de quoi le navire doit être responsable de toutes les conséquences de sa négligence. Mais les tribunaux anglais ont évité, jusqu'à présent, de poser des règles trop précises au sujet de l'organisation du service de vigie et ils se décident, dans chaque espèce qui leur est soumise, d'après les circonstances de fait. Voir à ce sujet Marsden's *Collision at sea*, 7e éd., p. 453.

La jurisprudence des Etats-Unis est beaucoup plus stricte. Les tribunaux américains considèrent que la vigie est à la fois « les yeux et les oreilles du navire » : The Sagamore 247 Fed. 743, 754 ; 159 C. C. A. 601. La Cour Suprême des Etats-Unis estime que l'officier de service sur le pont n'est pas une vigie suffisante et que, pour un transatlantique de première classe, deux hommes doivent être exclusivement affectés à la vigie et se trouver à l'avant du navire (Chamberlain v. Ward, 21 How. 548, 570) ou à toute autre place d'où on peut le mieux apercevoir les autres navires (The Morning Light, 2 Wall. 550). La règle que tout navire doit avoir au moins une et quelquefois deux vigies a été affirmée fréquemment par les tribunaux américains : The Northern Indiana, 3 Blatchf. 92 ; The Comet, 9 Blatchf. 323 ; The Parkersburgh, 5 Blatchf. 247 ; The Douglas, Brown Ad. 105 ; The Nabob, *ibid.*, 115 ; The Blossom, Olcott 188 ; The Colorado, 91 U. S. 692 ; 23 L. Ed. 379 ; The Oregon, 158 U. S. 186, 193 ; 15 Sup. Ct 804 ; 39 L. Ed. 943 ; The Ottawa, 3 Wall. 268, 18 L. Ed. 165.

II. — Cette décision est une application pure et simple des articles 20 et 21 du Règlement international. Ces règles s'expliquent parce qu'un steamer gouverne plus facilement qu'un voilier. Sur leur interprétation, voir les nombreuses références citées dans Marsden, *op. cit.*, pp. 386 à 399.

III. — Cette formule se rapproche sensiblement de la présomption de faute que la jurisprudence française a tendance à reconnaître, en fait sinon en droit, à la charge du vapeur au cas d'abordage entre voilier et vapeur. Voir à ce sujet Trib. de com. de Bordeaux, 18 juin 1920, ce Rec., XXXIII, p. 80, et la note.

IV. — Si le voilier, croyant que le steamer avait l'intention de maintenir sa direction, prend l'initiative de changer sa route et qu'à ce moment le steamer change de route également, l'on doit estimer que le voilier est responsable de ce changement de route. The Marguerite (D. C.) 87 Fed. 953, 959 ; The Blue Jacket, 144 U. S. 371, 12. Sup. Ct. 711, 36 L. Ed. 469.

Tout au moins, c'est au voilier à faire la preuve que ce changement de route était nécessaire au moment où il était effectué afin d'éviter les dangers de collision : Elizabeth Jones, 112 U. S. 514, 523, 5. Sup. Ct 468, 28. L. Ed. 812 ; Elizabeth Jenkins L. R. I. P. C. App. 501 ; The Columbian, 100 Fed. 991.

Dans tous les cas, lorsqu'un navire commet une faute de manœuvre à un moment où la collision était devenue inévitable par la faute de l'autre navire, l'on doit considérer que la responsabilité de cette faute incombe au navire qui a rendu l'abordage inévitable. The Nacoochee, 137 U. S. 330, 340, 11 Sup. Ct 122, 34 L. Ed. 687 ; The Nichols, 7 Wall 656, 666, 19 L. Ed. 157 ; The Carroll, 8 Wall 302, 19 L. Ed. 392 ; The Oregon, 18 How 570, 15 Ed. 515 ; The Shawmut (D. C.) 261 Fed. 616, 622 ; The Lafayette (C. C. A.) 269 Fed. 917.

COUR D'APPEL (2e CIRCUIT)

29 juillet 1921

Charte-partie. Force majeure. Exception de certains risques. Connaissement. Responsabilité de l'armateur à défaut de l'affréteur.

Navire : « Themis ».

I. — *Un acte de Dieu suppose un fait dû à des forces de la nature indépendantes de l'activité humaine. Il en résulte que l'obstruction du canal de Panama par un glissement de la Culebra ne peut être considérée comme un acte de Dieu.*

II. — *La clause d'une charte-partie exceptant certains risques déterminés peut être invoquée aussi bien par l'affré-*

teur que par l'armateur alors même qu'elle ne prévoit pas expressément que les risques en question sont mutuellement exceptés.

III. — *Lorsqu'une charte-partie ne transfère pas à l'affréteur la possession du navire* (demise of the ship) *l'armateur est responsable de l'exécution des obligations résultant d'un connaissement souscrit par le capitaine, mais l'affréteur est tenu, dans ce cas, de relever l'armateur de toutes les conséquences de cette responsabilité.*

IV. — *L'affréteur qui prétend qu'il a été empêché de redélivrer le navire dans les délais prévus par la charte-partie doit faire la preuve directe de cette impossibilité et ne pas se borner à alléguer que l'exécution de son obligation aurait été rendue plus difficile, plus dangereuse ou plus coûteuse.*

GANS STEAMSHIP LINE c. WILHELMSEN ET AUTRES.

Les armateurs du navire *Themis*, MM. Wilhelmsen et autres, l'avaient affrété par deux chartes-parties de dix ans à la Nova Scotia C° pour les saisons d'été et à la Gans Line pour les saisons d'hiver.

Les chartes-parties prévoyaient entre autres clauses que l'acte de Dieu (*act of God*) ainsi que les accidents de mer, canaux et rivières, étaient toujours exceptés. Elles déclaraient en outre que le capitaine, bien que désigné par les armateurs, se trouvait placé sous la direction des affréteurs.

En fait, les deux redélivrances annuelles du navire devaient avoir lieu respectivement entre le 1er avril et le 15 mai et entre le 15 décembre et le 5 janvier.

En 1915, la Nova Scotia C°, affréteur d'été du *Themis*, sous-affréta ce navire à MM. Barber & C°, suivant charte-partie qui prévoyait que le navire ne devait pas être redélivré plus tard que le 1er janvier 1916. Le 12 septembre 1915, le navire quittait New-York à destination de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie avec un chargement dont les connaissements donnaient au capitaine pleins pouvoirs de déroutement et de transbordement.

Le 21 septembre, le *Themis* arrivait à Colon mais trouvait le canal de Panama complètement obstrué par un glissement de la Culebra. Il descendait alors le long des côtes de l'Amé-

rique du Sud, doublait le Cap Horn et après avoir effectué son voyage en Australie et en Nouvelle-Zélande revenait à New-York le 5 mai 1916, c'est-à-dire plus de quatre mois après la date à laquelle il aurait dû être redélivré.

La Gans Line assigna en responsabilité l'armateur qui mit en cause la Nova Scotia C° et celle-ci appela à son tour en garantie les sous-affréteurs, MM. Barber & C°.

Les divers défendeurs prétendaient décliner toute responsabilité sous le prétexte que le glissement de la Culebra constituait un acte de Dieu, ou un accident du canal, c'est-à-dire un événement formellement excepté par la charte-partie. L'armateur alléguait, en outre, que la cause du retard se trouvait dans la nécessité où MM. Barber & C° avaient été d'accomplir le voyage pour lequel ils avaient délivré des connaissements mais dont il ne pouvait être considéré comme responsable. Enfin, il soutenait que la Nova Scotia C° qu'il avait mise en cause ne pouvait décliner sa responsabilité à son égard en invoquant les cas d'acte de Dieu et d'accidents du canal pour la raison que, dans la charte-partie qui avait été passée entre lui et la Nova Scotia C°, les événements en question étaient simplement exceptés et non mutuellement exceptés, de sorte que seul l'armateur pouvait les invoquer contre l'affréteur, mais que celui-ci ne pouvait les invoquer contre l'armateur.

Après de longs débats, la Cour du district sud de New-York fit droit aux réclamations du demandeur. Elle déclara d'une part que le glissement de la Culebra n'était pas un acte de Dieu, car il ne constituait pas un événement naturel, mais n'était qu'une conséquence nullement extraordinaire d'une entreprise humaine particulièrement hardie. Elle reconnut en outre que ce glissement constituait bien un accident du canal tel qu'il était prévu dans les diverses chartes d'affrètement et de sous-affrètement, mais elle déclara que cet accident n'avait pas mis MM. Barber and C° dans l'impossibilité de délivrer le navire en temps utile, puisqu'ils auraient pu faire transborder la cargaison à Panama ainsi que les connaissements leur en donnaient le droit. Une telle opération était peut-être difficile et coûteuse, mais elle n'était pas impossible à réaliser. En conséquence, la Cour décida que Barber and C° n'ayant pas prouvé qu'ils s'étaient trouvés dans l'impossibilité commerciale de restituer le navire en temps utile, devaient être

condamnés au paiement des dommages-intérêts réclamés et qui se montaient à la somme de 508.727 dollars.

Elle reconnut, au surplus, que la Nova Scotia C° et les armateurs étaient subsidiairement responsables de l'inexécution du contrat. Elle estima, en particulier, que les connaissements étaient parfaitement opposables à l'armateur puisqu'ils avaient été signés par le capitaine, alors qu'il n'y avait pas eu remise par l'armateur aux affréteurs de la gestion nautique du navire. Plus spécialement, et en ce qui concerne les rapports de l'armateur avec la Nova Scotia C°, la Cour admit que celle-ci était bien fondée à invoquer les exceptions d'acte de Dieu et d'accident de canal qui devaient être considérées comme réciproques bien que cette réciprocité n'ait pas été expressément stipulée dans la charte-partie, mais elle décida que, dans l'espèce, ces exceptions étaient inopérantes, parce que l'accident du canal n'était pas un acte de Dieu et qu'il n'avait pas été la cause de l'inexécution du contrat.

En résumé, la Cour reconnaissait que MM. Barber & C° étaient principalement responsables de l'inexécution du contrat et qu'à défaut de paiement par eux des dommages-intérêts auxquels ils étaient condamnés, ce paiement devait être garanti d'abord par la Nova Scotia C° et ensuite par l'armateur.

Les défendeurs interjetèrent appel de ce jugement devant la Cour d'appel (2e circuit) qui confirma le jugement de première instance en se contentant de réduire le taux des dommages-intérêts.

Cet arrêt fut délivré à la majorité de deux voix (juges Hough et Rogers) contre une. Le juge Ward avait été d'avis, en effet, que l'armateur était seul responsable envers la Gans Line et qu'il ne pouvait pas se retourner contre la Nova Scotia C° et contre MM. Barber & C°, parce que ces derniers, en effectuant le voyage d'Australie malgré l'obstruction du canal, n'avaient fait qu'exécuter une obligation qui, en raison des connaissements, incombait aux armateurs aussi bien qu'à eux.

Du 29 juillet 1921. — Cour d'appel (2e circuit). — Ward, Rogers et Hough, juges de circuit ; plaid. : Burlingham, Veeder, Masten et Fearey, de New-York (avocats plaidants : R. H. Hupper, Charles C. Burlingham et Homer

H. Breland, de New-York), pour M. Wilhelmsen ; Harrington Bigham & Englar, de New-York (avocats plaidants : D. R. Englar et Herman Goldman, de New-York, Elkan Turk et Dix W. Noël, de New-York), pour MM. Barber & C° ; H. Alan Dawson, de Philadelphie, pour la Nova Scotia C° ; Haight, Sandford, Smith & Griffin, de New-York (avocats plaidants : Charles S. Haight et Wharton Poor, de New-York), pour l'intimé.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 275, p. 254.

I. — Le L. J. James définissait ainsi l'act of God (acte de Dieu) à propos de l'affaire Nugent v. Smith (1876) 1 C. P. D. p. 44 ; « L'expression « acte de Dieu » n'est « qu'une expression abrégée pour désigner la proposition « suivante : Un transporteur n'est pas responsable pour tout « accident qu'il peut prouver être dû exclusivement et direc- « tement à des causes naturelles indépendantes de l'activité « humaine et qui ne pouvaient pas être évitées par la pré- « voyance, les travaux et le soin qu'on était raisonnable- « ment en droit d'attendre de lui. »

En d'autres termes, pour qu'il y ait acte de Dieu, il faut qu'il s'agisse d'un événement absolument indépendant de l'activité humaine. En ce sens, jurisprudence anglaise : Forward v. Pittard (1875) 1 T. R. 27 ; Liver Alkali C° v. Johnson (1874) 43 L. J. Ex. 216 ; L. R. 7 Ex. 267 ; L. R. 9 Ex. 338 ; New Brunswick Steamboat C° v. Tiers, 4 Zabriskie 697 ; Oakley v. Portsmouth and Ryde United Steam Packet C° (1856) 25 L. J. Ex. 99 ; 11 Ex. 618. — Voir également la jurisprudence américaine : M'Arthur v. Sears (1839) 21 Wend 190.

Il a été jugé plusieurs fois que les échouements provoqués par les éboulements des berges d'un canal ne constituent pas un cas d'acte de Dieu précisément, parce que les canaux sont des entreprises de l'activité humaine. En ce sens, Smith v. Shepherd cité par Abbott, 11e éd., chap. IV, 6, 1 ; Trent Navigation C° v. Wood (1785) 3 Esp. p. 127.

Dans l'espèce, le glissement de la Culebra était un événement qui devait être prévu lors de l'élargissement du canal : Gleason v. Virginia etc. Ry 140 U. S. 435 ; 11 Sup. Ct 859, 35 L. Ed. 458. Il ne pouvait donc constituer un acte de Dieu.

Il convient de remarquer que l'expression « acte de Dieu » telle qu'elle est interprétée dans les jurisprudences anglaise et américaine est sensiblement moins compréhensive que la notion française de force majeure. Celle-ci consiste, d'après la Cour de cassation, dans des événements indépendants de la volonté de la partie qui l'invoque, qui ne pouvaient être évités ou arrêtés par elle, et qui ont constitué pour elle un obstacle insurmontable à l'exécution de son obligation (voir Cass. civ., 2 mars 1915, ce Rec., XXX, p. 443).

Il résulte de cette définition que la force majeure englobe tous les faits ou événements provenant d'une cause étrangère qui n'est pas imputable au débiteur sans qu'il y ait lieu de rechercher si cette cause étrangère consiste en un phénomène naturel ou dans la manifestation de l'activité humaine.

Toutefois, il semble que la doctrine française la plus récente distingue la force majeure, dont le transporteur serait irresponsable, du cas fortuit, dont il conserverait la responsabilité. La force majeure, seule, présenterait la condition d'extériorité, c'est-à-dire d'absence de caractère de connexité entre l'événement et le milieu où il s'est produit. Au contraire, le cas fortuit serait dû à un événement qui se rattache plus ou moins directement aux conditions de l'entreprise. Voir à ce sujet Ripert, t. II, n° 1.580 et les renvois. Voir plus spécialement, dans des espèces analogues à celle rapportée ci-dessus, c'est-à-dire dans des cas de formation de bancs de sable obstruant un chenal : Trib. de com. de Rouen, 13 mai 1912, ce Rec., XXVIII, p. 733 ; Cour de Rouen, 18 juin 1913, ce Rec., XXIX, p. 519 et les renvois.

II. — Voir : Cour du district sud de New-York, 16 juin 1921, *infrà*, p. 938, et la note.

III. — On admet en principe en Angleterre que lorsqu'il y a « demise of the ship », c'est-à-dire lorsque l'armateur a transféré à l'affréteur la gestion nautique du navire, le connaissement signé par le capitaine ne lie pas l'armateur. Baumwoll v. Gilchrest (1893) A. C. 8 ; Marquand v. Banner (1856) 6 E. & B. 282.

Au contraire, quand il n'y a pas « demise of the ship », l'armateur est responsable lorsque le chargeur ignorait que

le navire était affrété : Sandeman v. Scurr (1866) 36 L. J. Q. B. 58 ; L. R. 2. Q. B. 86 ; 8 B. & S. 50 ; Parish v. Crawford (1746) 93 E. R. 1163 ; Abbott, 5e éd. 19 (11e éd.) i, 1. 8 ; 2 Str. 1251 ; The St-Cloud (1863) 8 L. T. 54 ; Br & L. 4 ; The Figlia Maggiore (1868) 37 L. J. Adm. 52 ; L. R. 2. A. & E. 106 ; The Patria (1871) 41 L. J. Adm. 32 ; L. R. 3. A. & E. 436 ; Hayn v. Culliford (1879) 48 L. J. C. P. 372 ; 3 C. P. D. 410 ; 4 C. P. D. 182 ; Manchester Trust v. Furness, 64 L. J. Q. B. 766 ; (1895) 2 Q. B. 282, 539 ; 1 Com. Ca. 49.

Il n'en serait autrement que si le connaissement avait été signé par les agents de l'affréteur. En ce sens Mancha C° v. Cope, arrêt de la King's Bench Division, 17 mars 1888, ce Rec., IV, p. 443 ; Harrisson v. Huddersfield, 19 Times L. R. 386 ; ce Rec., XVIII, p. 889.

Remarquons au surplus que dans le cas où l'armateur serait reconnu responsable, il a le droit de se retourner contre l'affréteur pour lui réclamer d'être remboursé des sommes auxquelles il a été condamné ; Kruger v. Moel Tryvan Ship C° (1907) A. C. 272 ; Elder Dempster v. Dunn (1909) 15 Com. Cas. 49.

La jurisprudence des Etats-Unis semble suivre sur ce point la pratique judiciaire anglaise. En ce sens : Cour d'appel (5e circuit), 3 déc. 1912, ce Rec., XXVIII, p. 792.

Au contraire, les législations continentales sont assez disposées à reconnaître que l'armateur est responsable vis-à-vis du chargeur dans tous les cas sans qu'il y ait lieu de distinguer s'il y a ou non « demise of the ship ». En effet, la remise de la gestion nautique par l'armateur à l'affréteur n'est pas un fait apparent dont les tiers peuvent être présumés avoir eu connaissance.

En Allemagne, il résulte de l'art. 510 du Code de commerce que l'armateur est tenu dans tous les cas envers les tiers de bonne foi, sauf lorsque l'armateur apparent a commis une faute et que le tiers était au courant de la situation.

En France et en Belgique, l'on tend également à repousser la distinction anglo-américaine fondée sur la « demise of the ship » et l'on estime que l'armateur doit être dans

tous les cas considéré comme responsable des contrats passés par le capitaine, sauf son recours contre l'affréteur. Voir à ce sujet Trib. de com. de Marseille, 26 juillet 1886, ce Rec., II, p. 182 et les renvois. Voir surtout les nombreuses références de doctrine et de jurisprudence dans la note sous jugement du Trib. de com. de Marseille, du 23 avril 1913, ce Rec., XXIX, p. 241. — Plus récemment, voir Lyon-Caen, *Revue critique*, 1914, p. 387 ; Cour d'appel d'Aix, 25 mai 1916, ce Rec., XXXI, p. 188 ; Trib. de com. de Marseille, 9 août 1918, ce Rec., XXXI, p. 280 ; Cour d'Aix, 21 juillet 1919, ce Rec., XXXII, p. 370.

IV. — Le principe consacré par la Cour d'appel est absolument conforme à celui qui a été dégagé par notre jurisprudence, à savoir que pour qu'il y ait force majeure il faut que le débiteur se soit trouvé dans l'impossibilité absolue d'exécuter le contrat et qu'il ne suffit pas que cette exécution ait été rendue plus onéreuse ou plus difficile. Voir à ce sujet les nombreuses références dans l'article intitulé : « Influence de la guerre sur l'exécution des contrats », ce Rec., XXX, p. 387, note 4.

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

16 juin 1921

Charte-partie. Clause d'exception de risques. Arrêt de gouvernement.

I. — *Les exceptions ou dérogations stipulées par la clause d'une charte-partie profitent aussi bien à l'affréteur qu'à l'armateur alors même que cette clause ne prévoit pas expressément leur réciprocité.*

II. — *Lorsqu'une charte-partie prévoit l'arrêt de gouvernement ou de prince parmi les cas d'exception à l'exécution du contrat, il peut arriver que cette exception s'applique non seulement au chargement lui-même mais encore au transport de la cargaison du lieu d'emmagasinement au port de chargement. Il en est ainsi, en particulier, dans le cas où, s'agissant d'une cargaison de charbon, les par-*

ties savaient que la coutume du port d'embarquement consistait à recevoir le charbon au fur et à mesure qu'il est apporté par wagons de la mine au lieu de charger les stocks de charbon accumulés sur le quai. Dans ce cas, la réglementation par l'Etat de la circulation des wagons qui a empêché l'affréteur de charger dans les délais prévus par la charte-partie peut être considérée comme un arrêt de gouvernement.

Mazza c. J. G. White Engineering C°.

Un vapeur avait été affrété pour transporter un chargement de charbon de Baltimore à Gênes. L'article 3 de la charte-partie prévoyait que le temps perdu par suite d'inondations, gelée, brouillard, orage ou toute autre cause quelconque en dehors du contrôle des affréteurs ne devait pas compter dans le délai des staries au port de charge à moins que le chargement ait été effectué en fait pendant cette période. En vertu de la même clause, tout arrêt de chargement provenant de l'une quelconque des causes précitées et qui se serait prolongé pendant six jours donnait aux parties le droit de réclamer la résiliation de la charte-partie. Enfin, l'article 7 de la charte prévoyait que les cas de force majeure, les actes de l'ennemi, les arrêts de prince et de gouvernement et les périls de mer étaient exceptés.

Les parties n'ignoraient pas que la coutume du port de charge consistait non pas à embarquer le charbon qui se trouvait à quai au moment de l'arrivée du navire, mais à le charger au fur et à mesure qu'il était apporté directement de la mine par wagons.

Or, quelque temps avant l'arrivée du navire au port d'embarquement, des grèves avaient éclaté qui avaient obligé la Commission Interfédérale du Commerce d'établir un certain ordre de tours et de rangs de préférence pour le trafic du charbon. Les affréteurs furent naturellement obligés de se soumettre à cette réglementation et il en résulta que le navire étant à quai, il s'écoula plus de six jours avant qu'ils n'aient pu obtenir les wagons nécessaires pour effectuer le transport du chargement prévu.

Dans ces conditions, et conformément à l'article 3 du contrat, ils résilièrent la charte-partie en raison de l'impossibilité où ils s'étaient trouvés d'effectuer le chargement

pendant six jours consécutifs par suite de l'arrêt de gouvernement.

Les armateurs prétendaient au contraire que la clause d'exception de la charte-partie ne prévoyant pas expressément la réciprocité, elle ne pouvait être invoquée que par eux, et non par les affréteurs, et ils assignèrent ces derniers devant la Cour du district sud de New-York pour résiliation injustifiée du contrat.

La Cour du district sud de New-York repoussa cette prétention. Elle reconnut que le moyen de défense invoqué par les affréteurs était bien fondé pour la raison qu'une clause d'exception contenue dans une charte-partie doit être interprétée au profit de chacune des deux parties alors même que la réciprocité n'est pas expressément stipulée.

En délivrant son jugement, le juge Learned Hand s'exprima dans ces termes :

« En somme, j'estime que le plus sûr est d'adopter le « principe d'interprétation des tribunaux anglais, c'est-à- « dire de limiter la règle d'après laquelle les exceptions « n'existent qu'en faveur de l'armateur aux seuls cas où, « d'une part, ces exceptions sont spécialement corrélatives « à des obligations de l'armateur, et où, d'autre part, elles « résultent d'une clause qui ne contient aucune disposi- « tion relative à l'affréteur, les droits et les obligations de « ce dernier se trouvant prévus par des clauses absolument « différentes. Etant donné que, dans l'espèce, les exceptions « résultaient d'une clause qui contenait des dispositions « relatives aux deux parties, je les interprète comme étant « réciproques. »

Du 16 juin 1921. — Cour du district sud de New-York. — Learned Hand, juge de district ; plaid. : Charles R. Hickox, de New-York, pour les affréteurs, et Roscoe H. Hupper, de New-York, pour l'armateur.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 274, p. 990.

La clause d'exceptions (clause of exceptions) d'une charte-partie est celle qui énumère les cas dans lesquels les contractants ne sont pas responsables de l'inexécution du contrat. Généralement, la clause prévoit que les risques en question sont « mutuellement exceptés » (mutually excep-

ted). Dans ce cas, il n'est pas douteux que la clause protège aussi bien l'affréteur que l'armateur (Bruce v. Nicolopulo (1855) 24 L. J. Ex. 321 ; 11 Ex. 129).

Mais comment la clause doit-elle être interprétée lorsque les risques sont simplement exceptés sans qu'aucune réciprocité ait été expressément prévue au contrat ? Dans ce cas, la clause peut-elle être invoquée par l'affréteur aussi bien que par l'armateur ? Il semble qu'au début du XIXe siècle, on l'ait interprétée en Angleterre exclusivement au profit de l'armateur (Blight v. Page (1801) 3 B. & P. 295 ; Touteng v. Hubbard (1802) 3 B. & P. p. 298). Cette interprétation restrictive se justifie lorsque le contrat d'affrètement est établi en deux actes séparés et que seul l'exemplaire de l'armateur contient la clause en question (Sjoerds v. Luscombe (1812) 16 East 201 ; Storer v. Gordon (1814) 3 M. & S. 308). Il en est de même dans le cas où la clause ne contient que des dispositions relatives à l'armateur, et où les dispositions relatives aux droits et obligations de l'affréteur sont prévues dans une autre clause de la charte-partie (Aktieselskabet Frank v. Namaqua etc. C°, 25 Com. Cas. 212).

Mais, dans le cas où la charte-partie ne comporte qu'un seul exemplaire et où il ne résulte pas du contexte que la clause d'exception ne doit s'appliquer qu'à l'armateur, il est juste de permettre à l'affréteur d'en invoquer le bénéfice. C'est la solution qui a été adoptée par la jurisprudence anglaise moderne ; Ford v. Cotesworth (1870) L. R. 5 Q. B. 544 ; Barrie v. Peruvian Corporation (1896) 2 Com. Cas. 50 ; Newman and Dale S. S. C° v. British etc. S. S. C°, 72 L. J. K. B. 110 ; (1903) 1 K. B. 262 ; 8 Com. Cas. 87 ; 9. Asp. M. C. 351 ; Garston C° v. Hickie (1886) 56 L. J. Q. B. 38 ; 18 Q. B. D. 17. — Comp. cependant, Braemount S. S. C° v. Andrew Weir (1910) 15 Com. Cas. 101 ; Cazalet v. Morris (1916) S. C. 952.

La jurisprudence américaine est assez pauvre sur la question. — Voir, cependant, l'affaire Mac Leod v. 1.600 Tons of Soda (D. C.) 55 Fed. 528, dans laquelle on refusa le bénéfice de la clause à l'affréteur parce qu'il résultait du contexte que les parties avaient entendu exclure la réciprocité. Voir, dans le sens de la décision ci-dessus rapportée qui admet la réciprocité implicite de la clause d'exceptions, un jugement du 29 juillet 1921 de la Cour d'appel, 2e circuit, dans l'affaire The Themis, *suprà*, p. 931.

II. — En principe, la cargaison doit se trouver à quai lorsque le navire arrive pour prendre son chargement. Toutefois, il en est autrement lorsqu'il résulte de la coutume du port de chargement que les navires chargent leur cargaison au fur et à mesure qu'elle leur est apportée de l'intérieur. Il en résulte, dans ce cas, que lorsque la charte-partie prévoit des clauses d'exceptions, ces exceptions peuvent être invoquées par les parties lorsqu'elles ont mis obstacle au transport de la cargaison du lieu de stationnement de l'intérieur au quai de chargement. En ce sens, Hudson v. Ede L. R. 3. Q. B. 412 ; Smith and al v. Rosario, etc., Ltd (1893) 2 Q. B. D. 323 ; Allerton v. Falk, 6 Asp. 287.

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

27 juin 1921

Surestaries au port de chargement. Fret indiqué payé d'avance. Solde de fret impayé. Responsabilité du réceptionnaire.

I. — *Le réceptionnaire qui prend livraison de la cargaison est responsable du paiement des surestaries pour lesquelles la charte-partie accorde un privilège au navire. Dans ce cas, sa responsabilité s'étend aux surestaries encourues au port de chargement.*

II. — *Lorsque le connaissement porte l'indication « fret payé d'avance », le réceptionnaire n'est pas responsable du paiement du fret qui, en fait, n'a pas été versé à l'armateur.*

Yone Suziki et autres c. Central Argentine Railway C° Ltd et autres.

Deux vapeurs japonais avaient été affrétés pour un transport de charbon de Hampton Roads à Buenos-Ayres. La charte-partie prévoyait entre autres clauses que le navire avait un privilège pour le paiement du fret, des surestaries et de toutes sommes qui pourraient lui être dues en vertu du contrat d'affrètement. D'autre part, le connaissement indiquait que le fret avait été payé d'avance et que toutes

les clauses de la charte-partie devaient être considérées comme incorporées (incorporated) à ce connaissement.

Les armateurs réclamaient au réceptionnaire, la Central Argentine Railway C° Ltd, le règlement de surestaries pour retard au chargement et au déchargement du navire. Ils lui demandaient, en outre, le paiement d'une portion du fret qui avait été retenue par les chargeurs pour se payer d'une certaine somme à laquelle ils prétendaient avoir droit à titre de « despatch money ».

Le réceptionnaire soutenait qu'il n'était pas responsable du paiement des surestaries pour la raison que le navire avait perdu son privilège sur la cargaison par suite de la livraison de cette cargaison. Il prétendait, en outre, qu'il n'était pas responsable du montant du fret indûment retenu par les chargeurs, puisqu'aucune mention de cette retenue ne figurait au connaissement.

La Cour du district sud de New-York accueillit la réclamation des armateurs en ce qui concernait les surestaries, mais la déclara mal fondée à l'égard de la demande en paiement du solde du fret.

Le juge de district Learned Hand déclara que du moment où la charte-partie prévoyait que le navire avait un privilège pour le paiement des surestaries d'une façon générale, sans distinguer les surestaries au départ et les surestaries à l'arrivée, et où cette charte-partie était opposable au réceptionnaire en vertu de la clause d'incorporation du connaissement, ce réceptionnaire devait être considéré comme responsable vis-à-vis de l'armateur du paiement des surestaries encourues au port de chargement.

Le réceptionnaire, en acceptant de prendre livraison de la marchandise, s'était engagé implicitement à payer au navire le montant des surestaries qui pouvaient lui être dues et pour lesquelles il avait un privilège.

D'un autre côté, le juge reconnut que le réceptionnaire ayant reçu la cargaison sur la foi d'un connaissement indiquant que le fret avait été payé d'avance, il ne pouvait être responsable du paiement de la portion de ce fret qui, en fait, n'avait pas été payée.

Du 27 juin 1921. — Cour du district sud de New-York. — Learned Hand, juge de district ; plaid. : George C. Sprague, de New-York, pour le demandeur ; Edwin Serre Murphy et L. de Grove Potter, de New-York, pour le défendeur.

Observations. — Voir le texte de cette décision dans *The Federal Reporter*, vol. 275, p. 54.

I. — On admet en Angleterre que le réceptionnaire de la cargaison est responsable des surestaries lorsque les stipulations de la charte-partie relatives aux surestaries peuvent être considérées comme ayant été incorporées au connaissement.

Mais il est souvent difficile de savoir dans quels cas il y a ou non incorporation de la charte-partie au connaissement. Carver (*Carriage by sea*, n° 637) déclare qu'il est nécessaire que le connaissement se réfère clairement et sans ambiguïté à la charte-partie. La jurisprudence anglaise est assez hésitante sur la question. Cependant, il semble qu'elle admette assez facilement l'incorporation lorsqu'il s'agit de surestaries au port de déchargement ; Wegener v. Smith (1854) 24 L. J. C. P. 25 ; 15 C. B. 285 ; Porteus v. Watney (1878) 47 L. J. Q. B. 643 ; 3 Q. B. D. 534 ; Gullischen v. Stewart (1884) 52 L. J. Q. B. 648 ; 53 L. J. Q. B. 173 ; 11. Q. B. D. 186 ; 13 Q. B. D. 317 ; 5 Asp. M. C. 200. Par contre, elle se montre plus difficile pour reconnaître que le réceptionnaire est responsable des surestaries encourues au port de chargement. Certes, il n'est pas douteux que le réceptionnaire soit responsable lorsque la clause de la charte-partie incorporée au connaissement prévoit la responsabilité de la marchandise pour toutes surestaries quelconques (Rederiaktieselskabet Superior v. Dewar and Webb, 78 L. J. K. B. 584 ; (1909) 1 K. B. 948 ; 25 T. L. R. 396 ; 78 L. J. K. B. 1.100 ; (1909) 2 K. B. 998 ; 14 Com. Cas. 320) ou bien lorsque cette clause stipule expressément la responsabilité de la marchandise pour les surestaries encourues au port de charge (Francesco v. Massey (1873) 42 L. J. Ex. 75 ; L. R. 8 Ex. 101 ; Kisch v. Cory (1875) 44 L. J. Q. B. 205 ; L. R. 10 Q. B. 553).

Mais doit-on admettre la responsabilité du réceptionnaire lorsque la charte-partie ne prévoit la responsabilité de la marchandise pour les surestaries que d'une façon générale ? Il est permis d'en douter si l'on considère que le réceptionnaire, porteur du connaissement, ne devrait pas être responsable de faits antérieurs à l'établissement de ce connaissement (Serraino v. Campbell, 60 L. J. Q. B. 303 ; 25 Q. B. D. 501 ; (1891) 1. Q. B. 283).

Aussi comprend-on que de nombreuses décisions aient refusé d'admettre, dans ce cas, la responsabilité du réceptionnaire (Chappel v. Comfort (1861) 31 L. J. C. P. 58 ; 10 C. B. (N. S.) 802 ; Young v. Moller (1855) 24 L. J. Q. B. 217 ; 25 L. J. Q. B. 94 ; 5 E. & B. 7, 755 ; Smith v. Sieveking (1855) 24 L. J. Q. B. 257.

Toutefois, cette jurisprudence semble avoir fait l'objet d'un revirement caractérisé à la suite d'un jugement de principe rendu dans l'affaire Gray v. Carr (1871) 40 L. J. Q. B. 257 ; L. R. 6 Q. B. 522. Dans cette affaire, la Division du Banc du Roi et la majorité de la Chambre de l'Echiquier ont admis que la clause d'incorporation de la charte-partie dans le connaissement rendait le réceptionnaire responsable des surestaries encourues au port de charge alors que la charte-partie ne prévoyait la responsabilité de la marchandise pour les surestaries encourues que d'une façon absolument générale.

La jurisprudence américaine semble s'inspirer de principes assez différents. Elle admet que du moment où le connaissement contient une référence à la charte-partie et que celle-ci prévoit l'existence au profit du navire d'un privilège pour le paiement des surestaries, la prise de livraison des marchandises par le réceptionnaire suppose que ce dernier prend l'engagement implicite de régler le montant des surestaries pour le paiement desquelles le navire avait un privilège. En ce sens, Neilsen v. Jesup (D. C.) 30 Fed. 138 ; Gates v. Ryan (D. C.) 37 Fed. 154 ; Sutton v. Housatonic (D. C.) 45 Fed. 507 ; Taylor v. Fall River Iron Works (D. C.) 124 Fed. 826 ; Crowley v. Hurd (D. C.) 172 Fed. 498 ; Vane v. A. M. Wood & C° (D. C.) 231 Fed. 353 ; Union Pac. A. R. C° v. American Smelting & Refining C°, 202 Fed. 720 ; 121 C. C. A. 182 ; White & C° v. Furness, Withy & C° (1895) A. C. 40 ; Frontier S. S. C° v. Central Coal C°, 232. Fed. 30 ; 148. C. C. A. 46 (C. C. A. 7th).

L'obligation du réceptionnaire ayant la même étendue que le privilège du navire, il n'y a donc pas lieu de distinguer entre les surestaries au départ et les surestaries à l'arrivée. En ce sens, White & C° v. Furness, Withy & C°, et Vane v. Wood, précités.

En France, le capitaine ne peut réclamer au destinataire que les surestaries qui lui sont imputables, c'est-à-dire, en principe, les surestaries au débarquement. Il en résulte que le réceptionnaire n'est pas tenu des surestaries encourues au port de charge (Marseille, 16 mai 1873, *Rec. Marseille*, 1873. 1. 222 ; Le Havre, 19 juillet 1881, *Rec. Havre*, 1881. 1. 166 ; Anvers, 16 décembre 1897, ce Rec., XIII, p. 699 ; Rouen, 14 mai 1902, ce Rec., XVIII, p. 298). *Contrà* : Trib. Copenhague, 26 avril 1905, ce Rec., XXII, p. 213 ; Cour d'appel mixte d'Alexandrie, 28 mars et 9 mai 1906, ce Rec., XXII, pp. 372 et 376 ; Cour d'appel d'Athènes, n° 1368 (1904), ce Rec., XXII, p. 387.

Il n'en serait autrement que dans le cas où les surestaries encourues au départ seraient indiquées sur le connaissement. Mais il ne suffirait pas, pour mettre en jeu la responsabilité du réceptionnaire, que le connaissement se réfère d'une façon vague à la charte-partie pour le fret ainsi que pour les autres conditions (Poitiers, 25 juillet 1876, *Rec. Havre*, 1878. 2. 181 ; Le Havre, 22 avril 1879, *Rec. Havre*, 1879. 1. 187 ; Dunkerque, 15 mai 1880, *Rec. Havre*, 1880. 2. 178 ; Le Havre, 25 novembre 1879, *Rec. Havre*, 1880. 1. 8 ; Tunis, 21 février 1889, ce Rec., V, p. 130). — Voir cependant Trib. de com. de Rouen, 1er mars 1886, ce Rec., I, p. 615, confirmé par la Cour de Rouen, 22 mai 1886, ce Rec., II, p. 521 ; Cour d'appel de Gênes, 17 juillet 1896, ce Rec., XII, p. 228 ; Anvers, 7 mai 1895, ce Rec., XII, p. 195.

Plusieurs codes étrangers exigent que les surestaries encourues pour retard au chargement soient mentionnées sur le connaissement pour que le montant puisse en être réclamé au destinataire. En ce sens, art. 113 du Code maritime finlandais, art. 151 du Code maritime suédois, art. 164 du Code maritime danois.

L'art. 615 du Code de commerce allemand de 1897 se borne à déclarer que le destinataire est responsable du paiement des surestaries. La jurisprudence allemande en tire cette conséquence que le destinataire doit le paiement des surestaries encourues au port de charge lorsque le connaissement stipule que le fret est payable conformément à la charte-partie et toutes autres conditions contenues dans la charte-partie (Trib. de l'Empire, 5 mai 1909, ce Rec., XXV, p. 525).

II. — Le réceptionnaire est-il responsable du paiement du fret indiqué dans le connaissement comme ayant été payé d'avance mais qui, en fait, n'a pas été versé à l'armateur ? La pratique anglaise s'y refuse pour la raison que c'est sur la foi du connaissement que le réceptionnaire a pris livraison des marchandises (Howard v. Tucker (1831) 1 B. & Ad. 712 ; Tamvanco v. Simpson (1866) 35 L. J. C. P. 196 ; 34 L. J. C. P. 268 ; L. R. 1 C. P. 363 ; 1 H. & R. 374).

On admet en France et aux Etats-Unis que le réceptionnaire, en prenant livraison de la marchandise, n'accepte le contrat que tel qu'il résulte du connaissement (Cass. 20 mai 1912, ce Rec., XXVIII, p. 326 ; Ripert, t. II, n° 1517).

Il en résulte qu'il ne saurait être tenu du paiement du fret lorsque le connaissement indique que le fret était payé d'avance.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ITALIENNE

Par Adolphe CHOTEAU, docteur en droit

COUR DE CASSATION DE TURIN

21 février 1920

Consignataire du navire. Qualité juridique. Pouvoirs. Instance étrangère à ses fonctions. Recours en cassation. Irrecevabilité.

Navire : « Demetrios-Goulandris ».

I. — *Si la loi ne règle pas expressément la situation juridique du consignataire du navire, la coutume commerciale a déterminé ses caractères : représentant de l'armateur hors du port d'armement, il est chargé de tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire dans le port où il réside ; en conséquence, il peut conclure les affrètements, recouvrer le fret, remettre les connaissements, décharger et livrer les marchandises, régler les avaries, et donc aussi agir en justice, tant comme demandeur que comme défendeur, dans l'intérêt, au nom et pour le compte de l'armateur, pour tout ce qui concerne les opérations dont il est chargé.*

II. — *Mais cette faculté d'agir en justice est limitée aux opérations pour lesquelles il a reçu pouvoir de représentation ; en particulier, il ne peut agir quand l'objet du procès est la résolution d'un contrat d'affrètement prononcée à raison d'une faute commise par le capitaine hors de la résidence du consignataire et alors surtout que les marchandises n'ont été déchargées qu'occasionnellement à son port de résidence, le port de destination étant autre aux termes du connaissement.*

G. ACQUARONE E FIGLIO c. G. SILVA E C.

ARRÊT

L'exception préjudicielle tirée de l'irrecevabilité du recours est accueillie.

A toutes les phases précédentes de la procédure, les parties en cause étaient la société Silva, et, comme défendeur, le capitaine du vapeur *Demetrios-Goulandris*, M. Laurent Goulandris.

C'est, au contraire, par la société G. Acquarone et fils que le recours en cassation est intenté.

Celle-ci prétend être la consignataire du vapeur. Cette qualité lui a été contestée ; elle ne se trouve pas établie, et les assertions portées à cet égard par la requérante à l'audience ne rencontrent pas d'appui dans les faits ; par ailleurs, il n'est pas établi que ladite société ait reçu du capitaine Laurent Goulandris mandat particulier d'agir.

Et cela suffirait pour qu'on dût conclure qu'elle n'était pas qualifiée pour introduire sa requête.

Mais, eût-elle même cette qualité de consignataire, cette faculté ne pouvait lui appartenir.

Le consignataire n'est que le préposé ou le représentant de l'armateur hors du port d'armement, chargé, en ce qui concerne l'escale du navire là où il réside, des opérations relatives à sa gestion commerciale ; ayant donc pouvoir de conclure les affrètements, de recouvrer le fret, de remettre les connaissements, de décharger et prendre en consigne les marchandises, de régler des avaries, etc., et aussi, en conséquence, d'agir en justice dans l'intérêt, au nom et pour le compte de l'armateur lui-même, comme de défendre aux actions intentées par les tiers ; toujours, toutefois, en ce qui concerne les opérations auxquelles il se trouve préposé (article 375 du Code de commerce).

La loi ne règle pas d'une manière particulière la situation juridique du consignataire ; mais la coutume commerciale manifeste que c'est dans ces fonctions qu'elle consiste.

Ce n'est donc pas relativement à un intérêt ou droit quelconque appartenant au propriétaire ou à l'armateur, ou pour le compte de celui-ci au capitaine, mais seulement dans les limites de la représentation dont il est investi que le consignataire peut agir ou intervenir en justice.

Or, il n'est pas douteux que sortait de ce cercle l'initiative de la société Acquarone intentant un recours contre l'arrêt de la Cour de Gênes.

Le procès n'avait pas été engagé à propos d'obligations conclues ou devant, de quelque manière que ce soit, recevoir exécution à Savone, lieu où la société Acquarone prétendait exercer son mandat.

La Silva, société de Milan, avait acheté d'une société de Londres une certaine quantité de charbon à charger sur le vapeur *Demetrios-Goulandris* attendu pour chargement à Glasgow ; le marché avait été conclu « cif » Venise ; le vapeur parti, et arrivé à Messine, le capitaine Laurent Goulandris ne voulut point poursuivre vers la destination convenue, et il intima avis à l'acheteur que, faute par celui-ci d'envoyer le fret, il procéderait au déchargement et à la vente de la marchandise pour se payer sur le prix. Pour éviter de plus grands dommages, la Silva ordonnait au capitaine de se rendre à Savone ; celui-ci y dirigeait le vapeur ; puis, devant le Tribunal de cette ville, la Silva citait le capitaine, en réclamant contre lui, à raison de la violation du contrat par son fait personnel et sa faute, condamnation à la réparation du dommage. L'instance, engagée, et ainsi poursuivie, hors de toute intervention de la société Acquarone, se terminait par l'arrêt de la Cour d'appel contre lequel ladite société a formé son pourvoi.

Le port de Savone, où la Société Acquarone agissait comme consignataire (et à lui supposer même cette qualité), était, comme on le voit, un port occasionnel ; le déchargement s'y était effectué régulièrement et sans soulever de contestations ; l'affrètement avait été conclu en Angleterre ; et sa violation s'était produite, peut-être même à l'insu du propriétaire du navire et contrairement à sa volonté, durant le voyage et avant l'escale du navire à Savone. Partant, le fait qui avait donné lieu au débat se démontrait complètement étranger au mandat dont pouvait se prévaloir la société Acquarone en sa qualité prétendue de consignataire. Aucune action, donc, n'aurait jamais pu lui appartenir au nom de l'armateur ou du capitaine à l'égard de la société milanaise Silva (pas plus, d'ailleurs, qu'une action quelconque à cette dernière contre la société Acquarone) ; et moins encore pouvait lui appartenir le droit (abstraction même de l'induction, à l'appui, que l'on

pourrait tirer, par argument *a contrario*, du 2e alinéa de l'article 510 du Code de commerce) de poursuivre l'instance à laquelle elle s'était trouvée complètement étrangère, et d'introduire, comme demanderesse, un recours, en représentation de l'armateur ou du capitaine, contre la décision qui avait condamné ce dernier.

Ces brèves remarques suffisent à démontrer que, comme il a été dit, l'exception d'irrecevabilité du recours doit être accueillie.

Du 21 février 1920. — Prés. : M. Casoli ; Avocats : E. Canepa (pour G. Acquarone e figlio) et G. Berlingieri (pour G. Silva e C.).

Observations. — I. — Sur la situation juridique du consignataire du navire, voir *infrà*, Cass. Turin, 18 février 1921, et la note.

II. — L'article 375 du Code de commerce italien dispose expressément que le préposé « peut agir en justice au nom du préposant à propos des obligations relatives aux actes par lui accomplis dans l'exercice du commerce auquel il est préposé ». En l'espèce, l'instance engagée entre le réceptionnaire et le capitaine, et à laquelle le consignataire prétendait intervenir, était absolument étrangère aux fonctions auxquelles est préposé ce dernier : et, dès lors, peu importait qu'elle se déroulât dans le lieu de la résidence du consignataire.

COUR DE CASSATION DE TURIN

18 février 1921

Clause « poids inconnu ». Nombre des colis. — Consignataire du navire. Responsabilité personnelle. Consignataire du navire et consignataire de la cargaison. — Solidarité de l'armatenr et du consignataire du navire.

Navire : « Port-Philipp ».

I. — *La clause « poids inconnu » ne dispense pas le capitaine de l'obligation de remettre au réceptionnaire le nombre même de colis indiqué au connaissement.*

II. — *Après le départ du navire, le consignataire du navire est substitué au capitaine dans ses droits et obligations ; en particulier, il assume une responsabilité personnelle à raison des manquants et avaries de la cargaison.*

III. — *Et la qualité qu'il revêt, en même temps, de consignataire de la cargaison ne modifie pas sa qualité dominante de consignataire du navire.*

IV. — *La demande d'indemnité du réceptionnaire peut tendre à la condamnation solidaire de l'armateur et du consignataire du navire.*

Commonwealth and Dominion Line et Ditta Coe e Clerici c. Ditta Luigi Serra.

ARRÊT

Faits. — La société Luigi Serra citait devant le Tribunal de Gênes la Commonwealth and Dominion Line, compagnie d'armement du vapeur *Port-Philipp*, et la société Coe e Clerici, consignataire du navire, pour le payement *in solidum* du prix de 16 balles de coton reçues pour transport et non remises à l'arrivée à Gênes. La Compagnie opposait la déchéance, parce que la réclamation n'avait pas été faite dans les sept jours de l'arrivée du vapeur, selon les termes du connaissement, et c'est ce que déclarait aussi le Tribunal. Au contraire, la Cour de Gênes jugea que la clause invoquée ne faisait pas obstacle à la demande d'indemnité, la réclamation ayant été reconnue faite en temps opportun, en diverses lettres, par la consignataire Coe e Clerici ; elle décida que la Compagnie devait répondre du défaut de remise de la cargaison, nonobstant l'insertion au connaissement de la clause « poids inconnu » ; elle ajouta, enfin, que, vu la justification d'un manquant et la non-tardivité de la réclamation, il fallait affirmer l'obligation solidaire au payement de l'indemnité à la charge de l'armateur et du consignataire ; et elle réforma en ce sens la décision du Tribunal. La compagnie d'armement et la société consignataire se sont pourvues en cassation contre cet arrêt.

En droit. — Dans le premier moyen, on invoque l'insertion au connaissement versé aux débats de la clause « poids, mesure, contenu, qualité et valeur inconnus », en

ce sens que, l'embarquement de la marchandise n'étant donc pas contrôlé au départ par le capitaine, les mentions du connaissement n'auraient aucune efficacité à moins que ne fût fournie la preuve de leur correspondance à la réalité ; or, Serra n'a pas fait cette démonstration, et pourtant la Cour a affirmé, sur la base des énonciations du connaissement, que la charge des 16 balles de coton a eu lieu effectivement ; en quoi il y aurait violation des articles 556 et 558 du Code de commerce.

Mais la critique ne porte pas. La Cour de Gênes n'a pas prétendu dénier toute valeur à la clause en question ; d'autant plus qu'une telle clause, entraînant l'effet limité de l'interversion de preuve, ne libère pas purement et simplement l'armateur de sa responsabilité *ex recepto*, mais l'oblige seulement à indemnité quand est prouvée sa faute dans le dommage occasionné à la marchandise. Elle a au contraire simplement décidé que les termes d'application de la clause ne se rencontraient pas en l'espèce, parce qu'au texte et en marge du connaissement était déclaré le nombre de balles de laine chargées avec leurs contre-marques respectives, et qu'à ces mentions ne s'étend pas l'exonération insérée dans la clause.

Or, cette solution, par ailleurs inattaquable en tant que résultant de l'appréciation des dispositions du contrat, est juridiquement exacte ; et ce, non seulement parce que, le connaissement une fois signé, le capitaine restait responsable pour tout ce qui n'était pas compris dans la réserve sur l'absence présumée de pesée de la cargaison, mais aussi parce que, si l'on peut expliquer, dans l'intérêt d'un chargement rapide, que le capitaine soit dispensé de procéder à des vérifications longues et méticuleuses, à la pesée et à l'ouverture des colis pour s'assurer de leur contenu, la même nécessité ne se fait plus sentir quand il s'agit de caisses, balles ou sacs, dont le nombre peut être promptement reconnu, comme il se fait habituellement, au moyen d'une vérification et d'une déclaration au connaissement des colis reçus ; si bien qu'une clause qui dispenserait de répondre de leur nombre ne trouverait pas matière à application. De plus, dans l'espèce, étant données les mentions précises et circonstanciées sur le nombre, la qualité et autres traits distinctifs de la cargaison destinée à Serra, si une présomption avait sa raison d'être, c'était bien celle

de contredire la teneur de la clause « poids inconnu » ; en ce sens, tout au moins, que si le capitaine n'a pas procédé à la vérification de la cargaison, il a dû, toutefois, reconnaître comme exactes les énonciations du titre, qui, comme celles précitées, étaient incompatibles avec ladite clause.

Dans le second moyen, on invoque la violation, par fausse application, de l'art. 40 du Code de commerce et des règles sur les obligations *in solidum*, en ce que l'arrêt, après avoir déclaré la régularité de la réclamation et l'inefficacité de la clause d'exonération, a reconnu à Serra le droit d'indemnité à la charge de la société d'armement et de la consignataire Coe e Clerici, et ce, solidairement, aux termes de l'article 40, créant ainsi une solidarité pour leurs obligations respectives, bien que celles-ci découlent de titres distincts, en opposition donc à l'idée qui inspire cette disposition de loi.

Mais pas davantage ce second grief n'est justifié.

En premier lieu, une fois établie la responsabilité de l'armateur et son obligation de rembourser la valeur de la cargaison non remise, on ne voit pas quel intérêt il peut avoir encore à attaquer la décision dans sa partie qui ne le concerne pas, à savoir celle qui fait peser la condamnation à la charge aussi de la société consignataire, déclarée solidaire ; car, par là, n'est pas modifiée ou aggravée la condamnation de la société d'armement demanderesse, qui au contraire peut y trouver l'avantage d'une suspension éventuelle de toute action en payement.

Mais, indépendamment de cette considération, le malfondé du grief apparaît aussitôt qu'on évoque les véritables fonctions du consignataire du navire. Celui-ci, en effet, qu'il soit choisi par l'armateur avant l'arrivée du navire, ou par le capitaine au lieu de destination, exerce ses attributions à titre de représentant de ces derniers, pour ce qui a trait à l'exécution de la remise de la marchandise. Aussi est-il autorisé, aux lieu et place du capitaine, à reconnaître contradictoirement avec les réceptionnaires les manquants et avaries de la cargaison, pour quelque cause et à quelque moment qu'ils se soient produits, et à fixer le fret quand celui-ci est déterminé selon la quantité et le poids des marchandises remises. En tant donc que substitué au capitaine après le départ du navire, et investi de ses droits et obli-

gations quant à la cargaison, et bien qu'il n'ait pas concouru au contrat d'affrètement dont découle l'obligation de remise, ou d'indemnisation, aux réceptionnaires, il accède pourtant audit contrat en vertu de sa subrogation au capitaine pour toutes les opérations relatives à la remise. Le transport et le connaissement constituent donc le fondement des droits et obligations, tant à l'égard du capitaine et du consignataire qui le représente, que dans les rapports avec les destinataires de la cargaison, lesquels, grâce à la possession du connaissement, entrent en lien direct avec le transporteur et ses agents, et ont droit à la remise de la marchandise et à l'exercice des actions naissant du transport.

Unique donc est la dette incombant au transporteur et au consignataire vis-à-vis du réceptionnaire, unique aussi la prestation à laquelle celui-ci a droit, à savoir la valeur de la marchandise perdue ou avariée ; et y sont tenus, à titre d'exécution du transport, le capitaine et le consignataire ; de manière, toutefois, que le payement effectué par l'un d'eux suffit à éteindre l'obligation, si bien que sont réalisés les éléments de la solidarité passive dont traitent les articles 1186 du Code civil et 40 du Code de commerce.

Et, d'autre part, le fait que le consignataire est le représentant du navire n'autorise pas à contester le droit du réceptionnaire à intenter contre le consignataire une action directe fondée sur le contrat de transport. En effet, le navire une fois parti, et le consignataire chargé d'exécuter les obligations portées aux connaissements et de recouvrer le fret, sa responsabilité personnelle pour tout ce qui a trait à la remise de la cargaison doit être de toute nécessité reconnue, et l'est d'ailleurs universellement, si l'on ne veut rendre complètement illusoire la responsabilité du capitaine et de l'armateur après qu'ils sont sortis des limites de la souveraineté de l'Etat, et que le navire, par son départ même, s'est soustrait à l'affectation par privilège aux indemnités dues aux chargeurs. Le seul remède à cette situation préjudiciable réside précisément dans cette responsabilité personnelle, en son nom propre, du consignataire, responsabilité que son engagement substitue à la garantie que le départ du navire et du capitaine font perdre aux réceptionnaires.

Peu importe aussi que l'arrêt fasse allusion à une autre

qualité de la société Coe e Clerici, celle de préposée au déchargement du *Port-Philipp* : si ladite société, sur mandat exprès ou tacite des réceptionnaires, a pourvu à leur place au déchargement, et pris en consigne les marchandises pour les répartir ensuite entre les porteurs de connaissements qui ne s'étaient pas présentés à l'arrivée du vapeur, ce n'est pas une raison pour exclure, à côté de sa qualité de représentant des réceptionnaires, l'autre qualité, qu'on doit tenir pour prépondérante, d'agent de l'armateur jusqu'à la remise effective, conformément à l'engagement consigné au connaissement, de la marchandise aux destinataires.

... Rejette le recours de la compagnie d'armement.

Du 18 février 1921. — Prés. : M. Prato.

Observations. — I. — Cf., dans le même sens : Cass. Turin, 8 novembre 1921, *infrà*, p. 958, et la note.

II. — En principe, le consignataire du navire est un simple préposé de l'armateur pour tout ce qui concerne le déchargement, la remise des marchandises aux réceptionnaires, le recouvrement du fret (cf. Gênes, 6 juillet 1909, *Dir. marittimo*, 1902, p. 282 ; Venise, 23 mars 1914, *ibid.*, 1914, p. 308 ; Gênes, 1er juillet 1913, *ibid.*, 1913, p. 237 ; Florence, 14 avril 1919, *ibid.*, 1920, p. 23 ; Havre, 29 août 1900, ce Rec., XVI, 495 ; — en Angleterre, Sect. judic. du Cons. privé, 19 décembre 1904, *Dir. mar.*, 1904, p. 443). Dans les rapports entre l'armateur et le consignataire, par application des règles du mandat, le consignataire est responsable envers l'armateur de l'exécution du mandat à lui confié (cf. Havre, 1er avril 1901, *Rec. Havre*, 1901. 1. 40) et doit être indemnisé par lui de tous les frais occasionnés par cette exécution. Vis-à-vis des tiers, le consignataire assume valablement, en ce qui concerne la cargaison à destination du port où il est préposé, tous les engagements que pourrait prendre le capitaine lui-même ; en particulier, il peut reconnaître contradictoirement avec les réceptionnaires les manquants et avaries, et les réceptionnaires conservent leurs droits contre l'armateur en notifiant leurs protestations au consignataire dans les délais fixés par la loi ou le connaissement (cf. Rouen, 18 août 1898, *Rec. Havre*, 1899. 2. 118) ; et si le consignataire a reconnu les avaries

ou manquants, le réceptionnaire est désormais dispensé de toute formalité de réclamation, devenue superflue (Cass. franç., 23 juillet 1884, *Rec. Havre*, 1887. 2. 59 ; résolu par arrêt d'appel Gênes, maintenu par le présent arrêt de Cass. Turin). Enfin, il n'est responsable personnellement vis-à-vis des réceptionnaires que de ses fautes propres, défaut de soins (cf. Havre, 29 octobre 1860, *Rec. Havre*, 1860. 1. 213 ; 24 nov. 1880, *ibid.*, 1881. 1. 11 ; 7 mars 1890, ce Rec., VI, p. 48 ; 11 avril 1892, *ibid.*, VII, p. 686), ou délivrance irrégulière (Havre, 11 février 1889, ce Rec., V, p. 44 ; Cour d'appel de New-York, 24 novembre 1885, *ibid.*, I, p. 632).

Mais, dès que le navire est parti, la jurisprudence déclare que le consignataire du navire est responsable sur ses biens personnels de tous manquants et avaries de la cargaison (cf. Havre, 16 février 1874, *Rec. Havre*, 1874. 1. 129 ; 20 février 1883, *ibid.*, 1883. 1. 60 ; 8 février 1886, *ibid.*, 1886. 1. 68 ; 20 janvier 1892, *ibid.*, 1892. 1. 19 ; 23 février 1892, *ibid.*, 1892. 1. 45 ; 23 janvier 1893, *ibid.*, 1893. 1. 80 ; 24 juillet 1900, *ibid.*, 1900. 1. 20 ; Rouen, 29 août 1883, *ibid.*, 1883. 2. 227 ; 31 juillet 1895, ce Rec., X, p. 312 ; Anvers, 5 avril 1872, *Rec. Anvers*, 1872. 1. 221), soit dans la mesure du fret recouvré ou à recouvrer par le consignataire (cf. Trib. Havre, 1er mai 1888, ce Rec., IV, p. 41), soit même sans cette limitation : les réceptionnaires, en effet, sont censés n'avoir consenti au départ du navire, affecté par privilège à l'exécution du contrat de transport, qu'à condition de garder sur place un débiteur personnellement responsable, substitué aux obligations comme aux droits du capitaine, et qui est précisément le consignataire du navire (*contrà* : Georges Ripert, t. I, n° 751). Voir aussi, sur la question de la situation juridique du consignataire, Aix, 18 mars 1921, ce Rec., XXXIII, p. 358, et la note.

III. — Le consignataire du navire peut jouer en même temps le rôle de consignataire de la cargaison (cf. Cass. franç., 11 avril 1860, *Sirey*, 1860. 1. 316). Toutefois, ayant accepté expressément ou tacitement que le consignataire du navire prenne livraison en leurs lieu et place, les réceptionnaires ne peuvent prétendre rendre le navire responsable des dommages occasionnés par une faute du consignataire prenant livraison sous palan, car le consignataire agit alors

en qualité de représentant des réceptionnaires (cf. Cass. franç., 17 novembre 1886, *Sirey*, 1887. 1. 425).

IV. — En ce sens, Rouen, 5 janvier 1882, *Rec. Havre*, 1882. 2. 7.

COUR DE CASSATION DE TURIN

8 novembre 1921

Transport « sur tel navire ou sur le suivant ». Fin de non-recevoir. Cours du délai. — Clause « quantité inconnue ». Nombre des colis. — Clause limitative de responsabilité. Marchandise de nature extérieurement reconnaissable. Fret au volume.

Navire : « Pathfinder ».

I. — *Si le connaissement porte que le transport sera effectué par tel navire ou le suivant, en cas de manquants sur les livraisons effectuées par le premier navire, les délais de réclamation et d'action ne commencent à courir contre le réceptionnaire qu'à partir du moment où il a acquis la certitude que les colis manquant n'ont pas été chargés sur le navire suivant.*

II. — *Le juge du fond qui décide que la clause « quantité inconnue » n'a pas lieu de s'appliquer à une marchandise répartie en colis dont le nombre peut être aisément vérifié par le capitaine, interprète souverainement la convention des parties.*

III. — *La clause limitant la responsabilité de l'armateur à une certaine somme est, en principe, valable. Mais il n'y a plus lieu de l'appliquer lorsque la marchandise, dont la valeur est déclarée au connaissement, est de nature extérieurement reconnaissable, et alors que, d'ailleurs, le fret n'a pas été calculé au volume.*

Docks Cotoni c. Ditta Gastaldi e C.

ARRÊT

... La société requérante observe qu'aux termes de

l'art. 400 du Code civil le transporteur n'est responsable des marchandises à lui confiées qu'à partir du moment de leur réception jusqu'à celui de leur remise ; et que les clauses du connaissement, en particulier celles de déchéance, doivent produire leur effet dans cet intervalle ; enfin, que la preuve que la marchandise aurait été retenue par le transporteur doit être faite par le réceptionnaire. Mais ces assertions n'emportent pas la démonstration des violations prétendues. Sans doute, il est exact que les clauses du connaissement doivent sortir leur effet à partir du moment où le transporteur reçoit la marchandise jusqu'au moment où il la remet, et que si la perte arrive entre ces deux moments il peut invoquer la clause de déchéance. Mais, dans l'espèce, la Cour d'appel faisait remarquer qu'il n'était pas établi que les 21 balles réclamées eussent été chargées sur le vapeur *Pathfinder*, et qu'en conséquence eussent été effectués le chargement et le transport, et effectuée la remise : aux termes du connaissement, en effet, ces balles pouvaient être chargées sur le navire suivant. Ainsi disparaît le fondement même sur lequel s'appuyait le moyen, puisque fait défaut le point initial du délai de la réclamation et de l'action, délai dont la requérante a précisément invoqué l'expiration pour rejeter toute responsabilité. Et comme, d'autre part, la société requérante ne contestait pas avoir reçu les 200 balles, nul doute que la preuve de les avoir toutes chargées sur le vapeur susnommé, et non pas sur le suivant, et de les avoir toutes transportées à Gênes incombait à ladite société, celui qui prétend être libéré d'une obligation devant en effet prouver son extinction.

Dans les 2e et 3e moyens, la requérante se plaint de ce que l'arrêt, tout en déclarant inapplicable à la Compagnie des Docks la déchéance pour réclamation tardive, sur le motif que la marchandise avait été déchargée directement du vapeur et de là envoyée en vrac aux dépôts de Rivarolo par ordre du Consortium, d'une part n'ait pas examiné la défense que la requérante avait opposée à cette thèse, à savoir que, même en admettant ces circonstances, la Compagnie des Docks n'aurait pas pu ne pas encourir la déchéance puisque le déchargement et le transfert de la marchandise effectués comme il vient d'être dit auraient constitué un cas de force majeure à la charge de la Compagnie des Docks, et non pas de la requérante, les marchan-

dises étant sorties de sa sphère d'action ; d'autre part, que l'arrêt n'ait pas motivé sa décision devant l'autre défense de la requérante, et tirée de ce que la Compagnie des Docks n'avait pu, pour une seconde raison, échapper à la déchéance, n'ayant pas engagé le procès dans les trois mois de l'avis écrit ; enfin, qu'il n'ait pas davantage motivé sa décision devant le moyen tiré de la clause du connaissement aux termes de laquelle la responsabilité du transporteur cessait dès que les marchandises avaient quitté le pont du navire.

Mais ces moyens se révèlent dénués de portée. L'arrêt, en effet, commençait par constater qu'à l'exception opposée à la Compagnie des Docks par la société Gastaldi, et tirée de la déchéance tant pour réclamation tardive que pour n'avoir pas entamé les poursuites dans les 3 mois de celle-ci, les Docks avaient répondu que l'action par eux introduite ayant pour objet la remise de partie de la marchandise, la disparition au cours du transport ou en attendant la livraison n'était pas vraisemblable, en sorte qu'il fallait en rechercher la cause dans le fait que les balles pouvaient être demeurées sur le quai du port de chargement pour être embarquées sur le vapeur suivant selon la faculté reconnue par le connaissement. Et l'arrêt relevait que cette observation des Docks tendait à priver de sa base même l'exception de la société Gastaldi, puisque, si le transport n'apparaissait pas intégralement effectué par le *Pathfinder*, devant la faculté de l'accomplir également par le vapeur suivant, on ne pouvait tenir pour expiré le terme de réclamation au cas de manquants dans les livraisons faites par le *Pathfinder* tant qu'il n'était pas acquis que le reste de la marchandise ne devait pas arriver sur le vapeur suivant ; et le délai même de réclamation ne pouvait courir, la réclamation devant être faite après que le contrat de transport est accompli... et alors que le réceptionnaire a acquis la certitude de son intégral achèvement.... Cela posé, la Cour n'avait pas à examiner ni résoudre la question de savoir si la force majeure était à la charge des Docks pour en déduire leur déchéance du droit de réclamation et d'action..., une fois qu'elle avait décidé que la preuve du transport des 21 balles n'était pas rapportée : et par là donc elle n'encourt pas le reproche de défaut de motifs. Et il faut dire la même chose de la défense tirée de la clause selon laquelle le navire

ne répond plus de rien aussitôt que la marchandise a quitté le bord ; l'examen de cette défense devenait oiseux pour la Cour, dès qu'elle avait commencé par poser que n'était pas rapportée la preuve du chargement et du transport des 21 balles litigieuses. Au surplus, cette défense, on ne peut dire que l'arrêt l'ait négligée, puisqu'il énonce que du moment où l'enlèvement de la marchandise s'était produit par ordre non des Docks, mais d'autorité, les Docks ne pouvaient avoir contrevenu à la clause qui impose l'obligation de réclamer avant l'enlèvement, et que si les Docks pouvaient réclamer tant que la marchandise était à quai, cela impliquait que jusqu'à ce moment ladite marchandise était à la charge du transporteur.

Dans un 4e moyen, la requérante soulève à nouveau le grief de défaut de motifs, en ce que l'arrêt, après avoir reconnu l'existence de la clause « poids, qualité, quantité inconnus », et admis que ladite clause comportait interversion de preuve, s'est contredit lui-même en refusant d'appliquer la clause : soit lorsqu'il a dit que, s'agissant en l'espèce du nombre des colis, ladite clause ne concernait pas l'hypothèse ; et alors, pourtant, qu'il était évident que si la quantité est ignorée, ignoré aussi est le nombre des colis, le nombre ne représentant pas autre chose que la quantité ; soit lorsqu'il a ajouté que la société Gastaldi n'avait jamais contesté qu'il se fût agi de 200 balles, et, aussitôt réclamation reçue, avait promis de prendre des mesures pour retrouver les balles manquantes ; alors que, puisque l'arrêt avait reconnu que la clause entraînait l'interversion du fardeau de la preuve et qu'en conséquence, la preuve d'une remise conforme aux énonciations du connaissement devait incomber aux Docks, c'était contredire ce principe que de déduire du défaut de contestation par la requérante qu'il s'agissait bien de 200 balles ; et alors que l'arrêt aurait dû affirmer que la société Gastaldi n'avait jamais contesté la remise effective de 200 balles, ce défaut de contestation concernant non pas la remise effective, mais seulement le fait qu'il s'agissait bien de 200 balles, et l'offre de procéder à des recherches n'impliquant pas reconnaissance que les 200 balles avaient été remises effectivement au transporteur.

Or si, en examinant la clause, l'arrêt a affirmé que les mots « quantité inconnue » ne pouvaient équivaloir à

« nombre inconnu », ledit nombre étant certifié au connaissement, il n'a fait par là qu'interpréter la clause ; et une telle interprétation ne peut être attaquée, puisqu'elle comporte une pure appréciation, sans violation d'aucun principe.

Dans le dernier moyen, la requérante critique l'arrêt en ce qu'il n'a pas appliqué la clause qui limite à 26 dollars par pied cube la responsabilité du transporteur, sur ce motif que le contenu des balles de coton était manifeste, et que d'autres compagnies perçoivent un fret identique sans insérer ladite clause au connaissement ; appliquant ainsi, à tort, aux motifs du contrat les dispositions qui en gouvernent la cause, alors qu'il aurait dû se borner à rechercher si, en l'espèce, le manquant prévu à la clause était réalisé.

Mais le moyen est sans valeur. L'arrêt, après avoir posé en principe que l'on ne pouvait refuser un fondement d'équité à ladite clause, parce que le transporteur ne peut être responsable de la valeur de colis de contenu ignoré, et pour lesquels le fret est payé au volume seulement, et non selon la quantité et la valeur de la marchandise, observe toutefois qu'il s'agissait ici de balles de coton, c'est-à-dire de colis dont le contenu non seulement est évident, mais se trouvait même déclaré et porté au connaissement ; et il en conclut qu'en conséquence la fonction même de la clause disparaissait ici. Par ce motif, il affirmait en substance que la raison justifiant l'application de la clause manquait en l'espèce, non pas que cette clause fût nulle en soi... ;

Par ces motifs,

Rejette...

Du 8 novembre 1921. — Prés. : M. Tovella.

Observations. — I. — Le connaissement édictait déchéance contre le réceptionnaire du droit à indemnité si la réclamation n'était pas faite avant que la marchandise ne fût enlevée du quai, ou si l'action n'était pas introduite dans les trois mois de la réclamation ; la première de ces deux clauses s'inspire du souci légitime chez l'armateur d'exercer son contrôle avant que la marchandise, objet de la réclamation, soit transportée ailleurs (cf. C. Gênes, 12 mai 1919, *Riv. dir. comm.*, 1919. 2. 548) ; et quant à la seconde, on considère que les parties sont libres d'abréger la durée légale de la prescription, fixée à un an par l'art. 924 du

Code de commerce italien (cf. C. Gênes, 6 juin 1919 et 23 janvier 1920, *Temi Genovese*, 1919, p. 391 ; 1920, p. 60). L'argumentation par laquelle la Cour écarte ici l'application de ces clauses n'est pas à l'abri de la critique : le réceptionnaire a droit à la remise de la quantité portée au connaissement, et n'est pas obligé à prendre livraison d'une quantité moindre ; l'obligation, même susceptible de division, doit en effet s'exécuter comme si elle était indivisible (art. 1204, C. civ. italien ; cf. art. 1220, C. civ. français). En l'espèce, le transporteur pouvait, à son choix, effectuer le transport par le *Pathfinder* ou le navire suivant, mais il n'exécutait son obligation que s'il transportait la cargaison entière par l'un ou l'autre navire ; ainsi, la remise de seulement 179 balles de coton, au déchargement du *Pathfinder*, donnait ouverture à dommages-intérêts au profit du réceptionnaire (cf. la solution de la jurisprudence anglaise dans l'hypothèse voisine d'un chargement complet sur un même navire, mais distribué en compartiments distincts de telle manière que la livraison de partie de la cargaison ne fut possible qu'au retour du navire ; Behrend & C° v. Produce Brokers C° (1920) 3 K. B. 530) ; mais, en même temps, cette remise incomplète imposait l'obligation au réceptionnaire, sous peine d'encourir la déchéance, de réclamer et d'agir en justice aux conditions et dans les délais prévus au connaissement (v. la note de M. le conseiller Ramella, sous le présent arrêt, *Dir. comm.*, 1921, II, pp. 324 et 325).

II. — La jurisprudence italienne admet généralement que la clause « poids inconnu, etc. » se justifie par la nécessité, dans l'intérêt d'un prompt chargement, de dispenser le capitaine de vérifier, par pesage et ouverture des colis, les déclarations des chargeurs ; et elle lui attribue en conséquence le seul effet d'imposer au chargeur l'administration de la preuve, indépendamment du connaissement, des mentions qui y sont contenues (cf. C. Gênes, 9 mars 1908, ce Rec., XXIV, p. 400). Dans le même sens, jurisprudence belge (Cass. belge, 23 mars 1907, *ibid.*, XXIII, p. 688 ; Bruxelles, 25 avril 1921, *ibid.*, XXXIII, p. 138) ; allemande (Trib. sup. hans., 19 décembre 1905 et 16 février 1907, *ibid.*, XXII, p. 78, et XXIII, p. 88). En France, les tribunaux ont souvent attribué à la clause cet autre effet, en sus, d'imposer au chargeur la preuve que le manquant était impu-

table à une faute de l'armement (Cass. req., 21 février 1906, *ibid.*, XXI, p. 580 ; Marseille, 10 décembre 1906, 21 novembre 1907, 12 mars 1912, *ibid.*, XXIII, pp. 64, 508 ; XXVIII, p. 596) ; mais la tendance actuelle est à l'interprétation restrictive susvisée (cf. Seine, 23 novembre 1910, *ibid.*, XXVI, p. 798 ; Le Havre, 21 octobre 1912, *ibid.*, XXVIII, p. 364). Mais la justification de la clause disparaît, et disparaît aussi son efficacité, lorsque les énonciations du connaissement peuvent être contrôlées rapidement par le capitaine, sans qu'il soit besoin d'ouvrir ni peser les colis (dans ce sens : Sauvage, *Les clauses poids inconnu, que dit être et autres similaires*, ce Rec., XXXI, p. 437) : ainsi, de la mention relative au nombre de balles chargées ; alors, les réserves inscrites au connaissement, démenties par les circonstances, doivent rester inopérantes (Marseille, 30 janvier et 12 juin 1912, 2 mai 1913, *ibid.*, XXVIII, pp. 393 et 67, et XXIX, p. 246 ; Bordeaux, 18 avril 1910, *ibid.*, XXVI, 33 ; et, sur pourvoi, Cass., req., 24 mars 1914, *ibid.*, XXX, p. 11.

III. — La clause limitative de responsabilité jusqu'à concurrence d'une certaine somme se légitime en tant que mode de fixation conventionnel des dommages-intérêts (cf. C. Gênes, 23 décembre 1910 ; 3 juin 1919, *Temi Genovese*, 1911, p. 143 ; 1919, p. 473 ; Cass. franç., 12 juillet 1893, ce Rec., IX, p. 132 ; Bordeaux, 11 juin 1917, *ibid.*, XXXI, p. 42 ; Rouen, 12 novembre 1919, *ibid.*, XXXII, p. 56). Mais, ici encore, les tribunaux ont tendance à ne justifier la clause que parce que le capitaine ne pourrait, sans un retard préjudiciable à tous, vérifier matériellement la nature et la valeur des colis ; et aussi parce que le fret a été payé au volume, indépendamment de la valeur ; en sorte que la clause s'interprète de la façon suivante : entre le capitaine et l'expéditeur il s'est formé un contrat aux termes duquel le fret a été arrêté à un taux déterminé à raison de ce que le colis ne devait pas avoir une valeur supérieure à telle somme, précisément celle à laquelle l'armement limite sa responsabilité ; l'expéditeur restant d'ailleurs libre de charger des colis d'une valeur plus élevée, qui seront alors soumis à un taux plus élevé de fret, et à condition de déclarer cette valeur au connaissement (cf. Le Havre, 19 décembre 1917, 2e jugement, ce Rec., XXXI, p. 226). Si tel est le mécanisme de la clause, rien n'em-

pêche d'en faire application même sous le régime de l'Harter Act (Rouen, 2 avril 1919, *ibid.*, XXXI, p. 393 ; Marseille, 28 octobre 1920, ce Rec., XXXII, p. 606 ; Anvers, 13 mai 1921, *ibid.*, XXXIII, p. 146 ; — *contrà* : Bordeaux, 24 juin 1918, *ibid.*, XXXI, p. 503) ; et, au cas même de perte partielle, c'est sur le chiffre forfaitaire convenu que sera calculée l'indemnité, proportionnellement à la perte (Havre, 10 décembre 1917, *ibid.*, XXXI, p. 393 ; mais, en sens contraire, même Tribunal, 21 août 1918, *ibid.*, XXXI, p. 249). Par contre, et toujours en conséquence de cette interprétation de la clause, si le fret n'a pas été fixé d'après le volume, mais compte tenu de la valeur déclarée, l'indemnité doit être calculée d'après la valeur réelle nonobstant la clause limitant la responsabilité (Bordeaux, 21 octobre 1918, *Rec. Bordeaux*, 1919. 1. 258 ; Aix, 2 juin 1919, ce Rec., XXXI, p. 401) ; et c'est dans ce sens que s'est prononcée, après la Cour de Gênes, la Cour de cassation de Turin dans l'espèce actuelle.

COUR D'APPEL DE GÊNES

30 décembre 1920

Connaissement. Désignation comme succursale. Représentation. — Connaissement signé par l'armateur. Validité. — Notification de l'arrivée du navire. Bénéficiaire du connaissement.

I. — *La désignation au connaissement des sièges d'une société italienne comme autant d'agences d'une société étrangère d'armement fournit la preuve que ladite société italienne a été investie par la société étrangère du pouvoir de la représenter en Italie.*

II. — *Le connaissement peut être régulièrement signé par l'armateur au lieu de l'être par le capitaine.*

III. — *Etant donné un connaissement à ordre, l'individu désigné comme devant recevoir notification de l'arrivée du navire (en l'espèce : at the port of Genova notify Rodolfo Picasso) doit être regardé comme le véritable bénéficiaire du connaissement, capable d'en disposer valablement par endossement.*

COMITATO ITALIANO SAPONIERI C. PICASSO ET NAFRA ITALIANA.

ARRÊT

Attendu que la Nafra Italiana soulève à nouveau l'exception préjudicielle, déjà proposée sans succès en première instance : à savoir qu'elle n'a jamais été et n'est pas la représentante de la Nafra Line Incorporated de New-York, mais une simple consignataire des navires de cette Compagnie, habilitée exclusivement pour tout ce qui a trait aux besoins des navires eux-mêmes et de leur cargaison. Sauf que le titre du 13 novembre 1917 ci-dessus rappelé (à savoir : le connaissement rédigé par la Nafra Line Incorporated) désigne les sièges de la susdite Nafra Italiana comme autant de ses propres succursales en Italie. Or, en une telle désignation, rédigée en termes aussi larges, réside la preuve que la Nafra Line Incorporated a conféré en Italie le pouvoir de la représenter à la Nafra Italiana, et cela à tous effets ; donc, sans la limitation prétendue. Conclusion qui, d'ailleurs, trouve encore confirmation dans cette considération que la mention dont s'agit apparaît comme n'ayant pas été adoptée seulement dans le cas particulier en examen, mais est également reproduite dans un modèle imprimé, répandu à coup sûr à milliers d'exemplaires : ce qui prouve que se rencontre en l'espèce cette continuité de prestations multiples et complexes qui caractérise précisément la représentation.

A cela s'ajoute que, devant la Cour, Picasso a versé aux débats un autre titre émané de la même Nafra Line Incorporated et daté du 27 août 1917, portant en marge la même mention qu'il est dit ci-dessus, concernant la Nafra Italiana.

Aussi la Cour adhère-t-elle à la thèse énoncée par Picasso, bien qu'elle s'écarte de lui quant aux conséquences à en tirer.

Celui-ci soutient avec raison que le titre dont s'agit est un vrai et propre connaissement, et que lui-même, en ayant la libre disposition, n'a fait qu'user de son droit en le transférant par endossement au Comité italien Saponieri.

A n'en pas douter, il importe peu que ce connaissement porte seulement la signature de l'armateur, car il est bien évident que ce dernier peut se substituer au mandataire

qu'est précisément le capitaine, pour tout ce qui touche au chargement des marchandises sur le navire.

Et peu importe aussi l'objection que le connaissement, au lieu de donner formellement acte d'un tel chargement, se borne à déclarer que son signataire a reçu les marchandises y énoncées pour les embarquer sur le vapeur : en effet, quand le connaissement fournit, comme en l'espèce, la preuve de la remise des choses à transporter aux mains du capitaine ou de quelqu'un agissant pour lui, on doit tenir pour virtuellement observée la disposition de l'article 555, dernier alinéa, du Code de commerce, qui exige en substance que le connaissement atteste le caractère effectif d'une telle remise.

En outre, le Tribunal, en s'appuyant plus particulièrement sur la clause du connaissement: « at the port of Genova Nafra Italiana notify Rodolfo Picasso », a entendu cette clause dans ce sens que le véritable porteur du connaissement était la Nafra Italiana, et que Picasso n'était autre que la personne à qui le capitaine, ou pour lui le consignataire du navire, devait faire parvenir les avis opportuns à l'occasion de l'arrivée du navire.

Suivant cet ordre d'idées, la décision dont appel a déduit que c'est à tort que ledit Picasso a cru pouvoir transférer le connaissement, par endossement, sur la tête de la société Saponieri, puisque manquait un endossement antérieur en faveur de Picasso de la part de la Nafra Italiana.

Mais il ne semble pas que cette conclusion soit exacte : en effet, en une conjoncture toute semblable, dont fait foi un autre connaissement émanant également de la Nafra Line Incorporated à la date du 27 novembre 1917, la Banca Commerciale Italiana, bien que désignée sous le vocable « notify », a pu disposer sans contestation du connaissement, en le transférant à Picasso par endossement ; et peu importe que cet endossement soit précédé de la signature du chargeur Joseph C. Murray, qui avait endossé en blanc, car le connaissement étant établi à ordre avec la mention suivante : « notify Banca Commerciale Italiana Leghorn.... Vittorio Bini-Leghorn », le débat sur la faculté de disposer de ce titre par voie d'endossement ne pouvait surgir qu'entre ces deux derniers, exclu en tous cas le chargeur, en sorte que la signature de celui-ci apparaissait comme évidemment superflue.

Et, partant, il faut retenir que, également dans le connaissement qui fait l'objet du débat actuel, la désignation afférente au « notify » est prise dans ce sens que c'était bien à la Nafra Italiana que devait être remis directement le connaissement — ainsi qu'il fut fait certainement —, mais que celle-ci avait l'unique fonction de le faire adresser matériellement à Picasso, qui en était le véritable titulaire.

Et puisque personne ne conteste qu'on soit, en l'espèce, en présence d'un connaissement à ordre, il faut en conclure que Picasso lui-même en a légitimement disposé par endossement au profit du Comitato italiano Saponieri.

Les considérations qui précèdent manifestent le bien-fondé de l'appel éventuel du Comitato, à l'effet que soit pleinement accueillie la demande par lui portée en première instance : c'est-à-dire que soit retenue la responsabilité tant de Picasso que de la Nafra Line Incorporated, et que leur soit imposé un délai bref et péremptoire pour l'accomplissement du transport ainsi que la livraison de la marchandise telle qu'elle est spécifiée au connaissement par marques et numéros et conformément à la facture de Picasso en date du 15 décembre 1917.

A la vérité, l'endossement apposé au connaissement de la main de Picasso au profit du susdit Comitato laisse subsister le lien juridique entre le Comitato et la Nafra ; mais par la combinaison des articles 256 et 255, avant-dernier alinéa, du Code de commerce, tant l'armateur que le titulaire du connaissement qui s'est ensuite porté endosseur demeurent astreints à l'accomplissement des obligations dont fait foi le connaissement au profit du dernier endossataire.

On voit donc que la thèse si énergiquement soutenue par Picasso ne mène pas à sa mise hors de cause...

Par ces motifs, etc.

Du 30 décembre 1920. — Prés. : M. d'Aragona.

Observations. — I. — Sur le rôle et la situation juridique du consignataire du navire qu'invoquait la Nafra Italiana, v. Cass. Turin, 18 février 1921, ce Rec., XXXIII, p. 950 et la note. En l'espèce, il résultait du connaissement et de formules imprimées que la Nafra n'était pas, comme elle le prétendait, un simple consignataire avec

pouvoirs et responsabilité limités, mais bien représentant d'une manière générale de la Nafra Line de New-York.

II. — Bien que ce soit le capitaine qui doive prendre charge des marchandises, la jurisprudence admet que le connaissement est valablement signé par un autre agent de l'armateur (cf. Cass. franç., 23 février 1898, *Sirey*, 1899. 1. 168 ; 11 juillet 1898, *Sirey*, 1899. 1. 28) ; à plus forte raison peut-il être signé par l'armateur, le capitaine, quand il prend charge des marchandises, agissant ès qualités comme représentant de l'armateur.

III. — En l'espèce, le connaissement était à l'ordre de la Nafra Italiana, qui devait notifier l'arrivée du navire à Picasso ; mais la Nafra étant en même temps représentant de l'armateur au port de destination, on comprend que, sachant que celui à qui elle devait notifier l'arrivée du navire avait droit à la remise de la cargaison, elle ait, sans plus, remis le connaissement au véritable destinataire, sans procéder à un endossement ; et que, acceptant, sans élever d'exception, les endossements faits par ce véritable destinataire ou ses ayants cause, elle fût disposée à échanger le connaissement contre le bon de livraison quand le dernier endossataire viendrait lui présenter le connaissement après l'arrivée des marchandises. C'est, du moins, d'après ces critériums essentiellement pratiques que s'est décidée la Cour de Gênes (v. la note de M. Moraglia sous cet arrêt, *Riv. dir. comm.*, 1921, II, pp. 302 et suiv.).

TRIBUNAL DE GÊNES

5 janvier 1920

Fins de non-recevoir. Réclamation. Cours du délai. Preuve. — Clause « poids, quantité, marques inconnus ». Renversement de la preuve. Harter Act. Validité. — Exonération de responsabilité pour dommages terrestres. Interprétation.

Navire : « Mae ».

I. — *Le transporteur qui oppose à la réclamation du réceptionnaire la déchéance pour réclamation tardive aux*

termes de la loi ou du connaissement, doit établir le point de départ du délai dont il invoque l'expiration.

II. — *La clause déchargeant le navire de responsabilité à raison de telle avarie déterminée laisse subsister la responsabilité, si la faute de l'armateur est établie.*

III. — *Les clauses « poids, quantité, marques inconnus » ont pour effet de détruire la valeur probante des énonciations du connaissement ; mais le chargeur doit être admis à établir par une autre voie leur correspondance à la réalité.*

IV. — *Ne sont pas nulles aux termes de l'Harter Act les clauses du connaissement restreignant la responsabilité de l'armateur, quand elles ont seulement pour effet d'intervertir le fardeau de la preuve et qu'elles laissent subsister la responsabilité de l'armateur en cas de faute.*

V. — *La clause d'exonération de responsabilité pour dommages terrestres doit être rapprochée de la « cesser clause » ; elle ne peut avoir pour effet de faire perdre au réceptionnaire tout droit à réclamation par le seul fait de ne s'être pas présenté sous palan, mais seulement de substituer à la responsabilité de l'armateur celle du dépositaire.*

Societa « la Sorveglianza » c. Mariano Maresca e C. ; M. Maresca e C. c. Fratelli Durante.

JUGEMENT

... En ce qui concerne l'exception de déchéance : le Tribunal, tout en reconnaissant que la clause du connaissement, sur laquelle la société Mariano Maresca et Cie fonde cette exception, tire sa légitimité tant de l'art. 415 du Code de commerce que du principe que les conventions sont libres pourvu qu'elles ne heurtent pas la loi, l'ordre public et les bonnes mœurs, observe que font défaut en l'espèce les données de fait permettant de décider s'il faut ou non appliquer ladite clause.

Que la société « Sorveglianza » ait réclamé par écrit pour défaut de remise de la marchandise, c'est hors de doute et reconnu par la société Maresca ; mais cela n'indique pas si la réclamation a été faite en temps opportun, c'est-à-dire

présentée dans les cinq jours après le déchargement complet du vapeur.

En s'en tenant à la lettre de la société Maresca à la « Sorveglianza » en date du 26 novembre, qu'invoquent respectivement les deux parties en faveur de l'exception de déchéance ou contre elle, la réclamation aurait été faite par lettre du 8 novembre 1917 et renouvelée par lettre du 17 du même mois. Mais puisqu'il n'en résulte pas à quelle date a été terminé le déchargement du vapeur, on ne peut décider si à la date de la première réclamation, soit le 8 novembre, étaient déjà expirés les 5 jours utiles. La société Maresca dit qu'à cette date, deux mois s'étaient déjà écoulés depuis le déchargement complet du vapeur, mais un retard aussi considérable serait déjà exclu par la correspondance versée aux débats ; la « Sorveglianza », de son côté, affirme avoir réclamé immédiatement ; mais ni l'une ni l'autre partie ne prouve, ni même n'offre de prouver ses assertions. Bien mieux, il n'apparaît même pas avec précision à quelle date le *Mac* est arrivé à Gênes ; on sait seulement, par l'indication qui en est faite dans la citation introductive d'instance et dans la correspondance produite non contredite par les adversaires, que le navire est arrivé en octobre 1917. Mais comme la preuve doit, indubitablement, être fournie par la société Maresca, qui, en opposant une exception, joue le rôle de demanderesse, le défaut de preuve oblige le Tribunal à repousser l'exception.

A l'encontre des autres clauses du connaissement, limitant la responsabilité du transporteur, et sur lesquelles la société Maresca fonde d'autres exceptions, c'est à tort que les demandeurs invoquent la loi du 13 février 1893 des Etats-Unis d'Amérique : celle-ci, en effet, en disposant « que si l'armateur d'un navire quelconque, transportant des marchandises ou des biens à destination ou en provenance de quelque localité des Etats-Unis, use de « due diligence »..., ni le navire ni l'armateur ne seront tenus responsables des pertes imputables aux défauts, propriétés ou vices inhérents à la chose transportée, ou à l'insuffisance d'emballage », légitime l'exonération de responsabilité du navire pour perte ou dommages causés par rupture ou coulages, sans faute de l'armateur ou de ses préposés ; dans ce sens, c'est-à-dire sauf le maintien de la responsabilité au cas de négligence ou de faute, les clauses limitatives de responsabilité du transpor-

teur, telles que celles en question, sont, comme on sait, reconnues légitimes. Ainsi interprétées, de telles clauses sont en parfaite harmonie avec la loi américaine précitée et non contraires à la loi italienne.

Et de même en ce qui concerne les marques pour l'identification des marchandises, et les mentions du nombre de colis, de la quantité et du poids, la même loi américaine, en prescrivant que tout connaissement contienne ces indications, n'interdit pas la limitation de responsabilité par l'insertion des clauses en discussion, équivalant à la clause « poids, quantité, nombre et marques inconnus », et autres semblables ; ces clauses, d'un usage très fréquent, sont reconnues légitimes tant par la doctrine que par la jurisprudence, en ce sens que leur seul effet est d'intervertir le fardeau de la preuve, en imposant celle-ci au chargeur ou au réceptionnaire de la marchandise, et sauf toujours la responsabilité du transporteur au cas de faute.

Mais reconnaître la légitimité de la clause limitative de responsabilité invoquée par la société Maresca n'équivaut pas à la déclarer applicable à l'espèce. Les demandeurs soutiennent que les 50 barils de miel chargés sur le vapeur *Mae* portaient l'empreinte claire et ineffaçable des nombre et marques indiqués au connaissement et avaient effectivement le poids relaté au connaissement ; et ils affirment d'une manière absolue que desdits 50 barils, seulement 23 ont été remis, et que ceux ensuite offerts n'avaient absolument rien de commun avec les 27 autres chargés sur le *Mae* et destinés à Vivanti, lequel, pour ce motif, les a refusés. La question ainsi posée, invoquer la clause d'exonération de responsabilité pour pertes causées par ruptures, coulages, emballages défectueux, etc., est hors de propos. Il est vrai, les demandeurs disent que des barils offerts à la place (à ce qu'ils soutiennent) des 27 destinés à Vivanti et non remis, certains étaient complètement vides, d'autres à moitié vides ; et qu'en définitive la quantité de marchandises qu'on prétendait leur remettre était notablement inférieure à celle à laquelle ils avaient droit ; si bien que, vraisemblablement, ce défaut de quantité a été un des principaux motifs du refus. Mais cela n'empêche pas que pour fondement de leur action les demandeurs invoquent le défaut de remise de 27 sur 50 barils chargés sur le *Mae* avec les marques, nombre et poids indiqués au connaissement, et la prétention des

défendeurs d'y substituer d'autres barils qui ne faisaient pas partie de cet envoi. La société Maresca aurait bien pu invoquer la clause excluant la responsabilité pour ruptures, coulages, etc., — et sauf toujours vérification de la réunion des éléments de fait en permettant l'application —, si les demandeurs, en recevant livraison des 27 barils, avaient protesté pour manquants ; mais devant la base jusqu'ici donnée à leur action par les demandeurs, et tant que cette base reste inchangée, le rappel de ladite clause n'est pas pertinent. Et quant aux clauses d'exonération de responsabilité pour les marques, nombre, poids des colis, puisqu'elles n'ont, comme on l'a dit, d'autre effet que d'intervertir le fardeau de la preuve, il faut permettre aux demandeurs de faire la preuve que la marchandise réclamée, avec marques, nombre et poids indiqués au connaissement, à destination de Vivanti, a été effectivement chargée sur le *Mae*.

La société Maresca se dit encore exonérée de responsabilité parce qu'il s'agirait en l'espèce de dommages terrestres, c'est-à-dire survenus après que la marchandise avait été déchargée du vapeur et était passée en dépôt aux mains de la société Fratelli Durante.

La clause d'exonération de responsabilité pour dommages terrestres est en rapport étroit avec cette autre clause en vertu de laquelle les marchandises non retirées par les consignataires au fur et à mesure qu'elles sont débarquées du navire sont mises en dépôt aux risques et frais du chargeur, du consignataire ou du propriétaire, et cesse la responsabilité du navire à laquelle est substituée celle du dépositaire. C'est seulement en conjuguant et en entendant ainsi les deux clauses que peut être tenue pour légitime et efficace l'exonération de responsabilité du navire pour dommages terrestres ; et l'on ne peut absolument pas admettre que, fût-ce pour un instant, il n'y ait pas quelqu'un responsable de ces dommages ; en effet, le consignataire de la cargaison n'est jamais obligé de la recevoir sous palan, et la clause du connaissement qui limite la responsabilité du navire à ce mode de remise n'a d'autre effet que de faire cesser sa responsabilité après le déchargement, mais tout en laissant intacts les droits du consignataire de la cargaison, et parmi eux le plus essentiel : celui de recevoir la marchandise même indiquée au connaissement et d'être indemnisé de toute perte ou autre dommage postérieurs au déchargement, à faire valoir

dès lors contre le dépositaire. En conséquence, s'il s'agissait de dommages postérieurs au débarquement de la marchandise, ce n'est pas seulement un recours en garantie contre la société Fratelli Durante que pourrait invoquer la société Maresca, mais elle serait affranchie de toute responsabilité, et à sa place seraient responsables envers les demandeurs, et directement, les Fratelli Durante (contre qui, par ailleurs, il ne pourrait être prononcé aucune condamnation au profit des demandeurs dans cette instance, à laquelle ils ne sont parties que comme appelés en garantie par la société Maresca). Mais pour qu'on puisse appliquer la clause d'exonération de responsabilité du navire à raison de dommages terrestres, fait défaut jusqu'ici la condition de fait préalable, à savoir, que les dommages dont se plaignent les demandeurs, ou, plus exactement, la perte des 27 barils ou tout autre fait qui a empêché la remise — (puisque, il faut bien le rappeler à nouveau, la base jusqu'ici assignée à l'action, ce n'est pas le manquant par ruptures, coulages, conditionnement insuffisant des colis, etc., mais le défaut de remise des 27 barils) — s'est produit postérieurement au déchargement complet du vapeur, et alors que la marchandise était passée, sur allèges, chalands, ou en magasins, en dépôt des Fratelli Durante ; condition de fait elle-même qui ne peut résulter que de la preuve de la remise, par Maresca à Durante, de chacun des 50 barils destinés à Vivanti.

La cause a donc besoin d'une instruction s'inspirant des considérations sus-exposées. Certes, l'instruction n'est pas nécessaire sur tous les chefs qu'offrent de prouver tant les demandeurs que la société Maresca ; toutefois, il faut accueillir l'offre de preuve, par interrogatoire et témoins, proposée par les demandeurs, et tendant à établir, conformément à l'interprétation donnée ci-dessus à la clause d'exonération de responsabilité pour les marques, que les 27 barils de miel chargés sur le *Mae* à destination de Vivanti, et non remis, portaient bien les marques indiquées au connaissement ; ainsi que l'interrogatoire proposé par la société Maresca à la société Fratelli Durante, et tendant à établir la remise, par la première à la seconde, de chacun des 50 barils de miel destinés à Vivanti, et à démontrer ainsi le fondement, non pas d'un simple recours en garantie, mais de l'exonération pour le navire de toute responsabilité....

Du 5 janvier 1920. — Prés. : M. Cavagliani.

Observations. — I. — En sens contraire : jugement du même Tribunal, du 14 juin 1909, *Dir. marittimo*, XXI, p. 393.

II. — Cf., en particulier sur la clause prévoyant le coulage : Havre, 21 janvier 1890, ce Rec., V, p. 636 ; Marseille, 31 décembre 1903, *ibid.*, XIX, p. 576 ; Anvers, 30 juillet 1892, *Jur. Anvers*, 1892, p. 312 ; Cour suprême de Suède, 30 décembre 1904, ce Rec., XXII, p. 241 ; Cour du district sud de New-York, 19 septembre 1906, *ibid.*, XXII, p. 709 ; — et, sur l'effet de telles clauses de mettre la preuve de la faute de l'armateur à la charge du réceptionnaire, Cass. franç., 1er mars 1887, *Sirey*, 1887. 1. 121.

III. — Voir la note sous Cass. Turin, 8 novembre 1921, ce Rec., XXXIII, p. 958 ; *adde* Chambre des Lords, 18 juillet 1913, *ibid.*, XXIX, p. 260.

IV. — Voir la note sous Cass. Turin, 8 novembre 1921, ce Rec., XXXIII, p. 958 ; *adde* Gênes, 17 mai 1919, *Dir. marittimo*, XXI, p. 362.

V. — Voir Havre, 6 novembre 1918, ce Rec., XXXII, p. 154 ; Rennes, 13 avril 1920, *ibid.*, XXXII, p. 353.

DOCUMENTS

ASSOCIATION DE DROIT INTERNATIONAL

COMITÉ DE DROIT MARITIME

Conférence de la Haye, 1921

Compte rendu sténographique, traduit de l'anglais par

M. Jacques Ruffin.

(*Suite*) (1).

Procès-verbal de la deuxième journée, au Palais de la Paix à La Haye, le Mercredi 31 août 1921

Séance de l'après-midi

Le très honorable Sir Henry E. Duke *au fauteuil présidentiel.*

Le Président. — Sir Norman Hill va maintenant, j'ose dire, faire savoir au Comité s'il y a eu des consultations, et s'il en est résulté du bon, au cas où ces consultations ont eu lieu.

Sir Norman Hill. — Sir Henry, J'ai occupé si longtemps la tribune et j'ai importuné le Comité de telle façon que je suis heureux de dire que M. Paine va prendre la parole.

M. W. W. Paine. — Monsieur le Président et Messieurs, Nous sommes actuellement sur une clause, au sujet de laquelle je crains d'être obligé de réclamer l'attention du Comité pour plusieurs minutes, car c'est une des clauses qui nous a causé, à nous banquiers, les plus grandes difficultés parmi toutes les clauses de ce projet de Règles. Je ne pense pas trop dire en déclarant que Sir James Simpson et moi sommes venus à cette réunion, comme délégués de l'Association des Banquiers Britanniques, avec un mandat bien défini contre l'emploi des connaissements « reçu pour embarquement », sauf dans les cas où l'usage de documents de cette forme a été antérieurement établi

(1) V. ce Rec., t. XXXIII, p. 502.

par la coutume ou par un consentement général de toutes les parties intéressées. Maintenant, je tiens à vous dire ceci et je veux vous parler très sérieusement sur cette question. Vous vous souviendrez que Sir James Simpson et moi, étant venus ici avec un mandat de cette nature, sommes dans une très grande difficulté. Mais comme hommes capables de raisonnement et qui raisonnent, nous ne sommes pas de simples délégués et nous devons tenir compte des arguments qui nous ont été fournis. J'estime donc, et j'espère en cela n'être pas désavoué, que ce n'est pas aux banquiers de déterminer, ou de s'occuper de déterminer, quels sont les documents commerciaux que la communauté commerciale juge être nécessaires pour les besoins du trafic et du commerce de nos pays (*Très bien, très bien*). Les banquiers, comme tout le monde, doivent se conformer aux règles que le commerce adopte de son plein gré. Mais à l'heure actuelle, dans l'état de nos lois, de très grandes difficultés se présentent à l'égard de ces connaissements « reçu pour embarquement ». La question a été soumise à une petite commission, dont Sir James Simpson et moi avons fait partie, et nous avons fait à nos mandants, l'Association des Banquiers Britanniques, un rapport sur le sujet. Dans ce rapport, nous examinions très soigneusement le cas auquel Lord Phillimore a fait allusion, l'affaire *Malborough-Hill* qui a été jugée par le Conseil Privé ; et nous exposions dans ledit rapport que, malgré cette décision et bien que ce jugement ait décidé que pour certains effets (en l'espèce, si je ne me trompe pas, pour l'établissement de la juridiction de la Cour d'Amirauté dans la Nouvelle-Galles du Sud) un connaissement « reçu pour embarquement » était un connaissement, nous nous hasardions à émettre des doutes sur la probabilité que les Tribunaux suivraient cette décision dans tous les cas. Ces doutes, dans les trois dernières semaines, ou le mois dernier, ont malheureusement reçu confirmation. M. le Juge McCardie, un de nos juges les plus doctes et les plus éminents de première instance, a examiné la question dans tous ses détails dans une affaire (je pense ne pas me tromper, car je parle de souvenir) de la « Diamond Alkali Export Corporation », une Compagnie américaine, et il a décidé que, dans un cas où un crédit confirmé avait été ouvert par un banquier à l'occasion d'un contrat « c.i.f. » (je suppose que cette expression est familière à tous, aussi bien aux Anglais qu'aux autres) ce contrat ne pourrait être exécuté au moyen d'un connaissement « reçu pour embarquement ». Vous apprécierez de suite quelle est l'importance d'une telle décision du point de vue d'un banquier. Il a ouvert un crédit qui nécessite les documents maritimes habituels, ou quelque formule analogue, ou même qui exige en détail un connaissement, les factures et les polices d'assurances. Nous avons maintenant la décision d'un très docte

juge disant que, dans l'état des choses, le crédit n'est pas confirmé par la présentation d'un connaissement « reçu pour embarquement » au lieu d'un connaissement ordinaire. Je ne sais ce qui est advenu dans ce cas particulier, mais il est parfaitement évident qu'il se peut très bien que, dans ce cas, les documents ont été retournés aux banquiers parce que, en acceptant ce document, ils n'avaient pas rempli les conditions en vertu desquelles ils étaient autorisés à accorder le crédit.

Nous avons également prévu deux autres objections aux connaissements « reçu pour embarquement ». C'est un principe établi depuis longtemps dans le droit anglais, un principe établi définitivement et pour toujours jusqu'à ce qu'une loi vienne le modifier, que lorsqu'un contrat stipule qu'une expédition a été faite dans un certain mois, c'est une question qui va jusqu'à la base du contrat tout entier, comme étant un des éléments de la description des marchandises. Cela a été jugé dans l'affaires *Bowes* v. *Shand* par la Chambre des Lords, il y a de nombreuses années déjà. Voyez la portée d'une telle décision sur des connaissements « reçu pour embarquement ». Supposons un banquier qui ouvre un crédit pour une expédition février-mars. Il reçoit un connaissement « reçu pour embarquement » disons du commencement de février : il peut supposer, et suppose, il a déjà supposé que cela va satisfaire les conditions du contrat qu'il finance et qu'il s'efforce de remplir ; mais avec un connaissement « reçu pour embarquement » il n'y a aucune garantie qu'en fait, ces marchandises seront embarquées ni pendant le mois de février, ni même dans le mois de mars. Elles peuvent très bien n'être embarquées qu'en avril. Si elles ne sont embarquées qu'en avril, voire même le 1er avril, alors, en vertu de la décision dans l'affaire *Bowes* v. *Shand*, la description des marchandises n'est pas en accord avec le contrat, et les banquiers, au cas où le marché viendrait à baisser, pourraient voir les marchandises leur revenir. Vous voyez de la sorte qu'étant donné l'état actuel de la loi, les banquiers se trouvent en présence d'une très grande difficulté en ce qui concerne cette question des connaissements « reçu pour embarquement ».

Mais, comme je viens de vous le dire, les banquiers comme toutes autres gens doivent se tenir au courant de l'actualité, et, si la communauté commerciale décide que les connaissements « reçu pour embarquement » sont nécessaires ou utiles et convenables pour les besoins du commerce, je puis dire, je pense, sans aller au delà de mon mandat, que les banquiers reconnaîtront certainement ce désir de la part de la communauté commerciale (*Très bien, très bien*).

Mais, Messieurs, vous devez comprendre exactement devant quelles difficultés nous nous trouvons et nous donner les moyens

d'y parer. Maintenant tous nos crédits, à l'heure actuelle, sauf pour des commerces spéciaux, ont été ouverts sur la base de certains documents. Nous avons cette décision à laquelle j'ai fait allusion, et que je n'ai pas besoin de vous rappeler à nouveau, pour dire que, d'après les termes de ces documents, si nous acceptons des connaissements « reçu pour embarquement », nous le faisons à nos risques et périls, et en contradiction, peut-être, avec les instructions de nos clients.

Quel est le remède ? Si toutes les parties se mettent d'accord sur une forme particulière de document, et veulent bien mettre dans leurs instructions aux banques une autorisation d'accepter cette formule particulière de document, les difficultés des banquiers disparaîtront, je pense ; en tout cas, elles seraient grandement aplanies, mais avant d'arriver à cet état de choses que l'expéditeur, le réclamateur et le banquier soient tous d'accord sur la forme particulière du document, nous nous trouvons dans une grande difficulté au sujet du connaissement « reçu pour embarquement ».

Maintenant quelle est la raison d'être habituelle des connaissements « reçu pour embarquement » ? Elle nous a été exposée par Sir Norman Hill ; elle nous a été également exposée par M. Hobhouse. J'accepte entièrement tout ce qu'ils ont dit à ce sujet. Une grande partie de ce qu'ils ont dit est du nouveau pour moi. Ni Sir James Hope Simpson, ni moi n'avions connaissance de beaucoup de choses qu'ils nous ont apprises ce matin. Nous ne savions pas qu'aucune banque orientale ou aucune banque quelconque, par l'entremise de ses agents, ait, d'une façon quelconque, encouragé ou autorisé l'acceptation de connaissements « embarqué » avec la connaissance que les marchandises n'avaient pas encore été mises à bord. J'ai dit à M. Hobhouse de suite : Les banquiers doivent faire l'une des deux choses suivantes. La première solution est celle-ci : s'ils ne veulent pas accepter de connaissement « reçu pour embarquement », ils doivent imposer très strictement leurs instructions à leurs agents de ne pas les accepter. Ils ne peuvent permettre à leurs agents d'exercer sur l'armateur la pression dont il a été question parce que ce serait évidemment une chose déloyale, et je suis sûr que je parle dans l'esprit des banquiers lorsque je dis que d'une façon générale ils ne voudraient pas se prêter à des manœuvres de ce genre (*Très bien, très bien*). L'autre solution est la suivante : Je suppose, et je suis fortement impressionné par ce que j'ai entendu ce matin ici, que l'opinion générale de la communauté commerciale est que les connaissements « reçu pour embarquement » doivent être conservés (*Murmures d'approbation*) ; on a estimé que c'était une formule de documents commode, et que les banquiers devaient, dans l'intérêt du commerce et du trafic, examiner s'ils ne

pouvaient trouver un moyen d'aller au devant des désirs de la communauté commerciale sous ce rapport. Maintenant une question grave et difficile se pose, à savoir comment ce résultat doit être atteint. Je crains que l'on ne puisse l'atteindre dans cette salle parce qu'il nécessite beaucoup de discussions ; mais je pense que je puis m'aventurer à dire, au nom des banquiers, que lorsque les membres de la communauté commerciale voudront bien se réunir et voudront, dans les termes les plus clairs possibles, se mettre d'accord et demander aux banquiers d'accepter des connaissements « reçu pour embarquement », les banquiers n'y mettront pas obstacle. Mais rappelez-vous bien qu'aussi longtemps que les connaissements « reçu pour embarquement » seront délivrés, sous contrainte, par l'armateur sous les seules instructions du chargeur, nous serons toujours devant cette difficulté que le destinataire, l'importateur en Angleterre, par exemple, pourra dire : « Je n'ai rien à faire de ce document et vous, banquiers, n'aviez pas le pouvoir de l'accepter ».

Maintenant, le problème qui se présente à nous est de venir à bout de cette difficulté. Cela peut être une question de temps parce que tous nos documents devront être reconstitués ; et je suggèrerais que dès que ce sera possible, en automne, nous devrons nous efforcer de convoquer les représentants du trafic, les exportateurs et importateurs, dans une conférence avec les banquiers, en Angleterre, sur ce sujet. Les armateurs, je le suppose, et je le déduis de ce qu'a dit Sir Norman Hill, prennent une position neutre dans la question. Comme nous, ils diront, je suis sûr : « Nous sommes désireux de faciliter le trafic britannique dans quelque direction que ce soit et nous sommes parfaitement disposés à délivrer des connaissements « reçu pour embarquement » si la communauté commerciale les exige ».

En conséquence, peut-être n'est-il pas nécessaire de convoquer les armateurs à la conférence dont je parle, mais vous, Messieurs, aux ordres desquels nous sommes comme banquiers, vous devez vous réunir, chargeurs et réclamateurs, et vous mettre d'accord sur ce point que, dans les cas particuliers où vous les désirerez, ces connaissements « reçu pour embarquement » sont des documents qui répondront aux conditions de votre contrat et vous devez donner aux banquiers des instructions en conséquence. Si cela est fait et quand ce sera fait, je pense que les banquiers épouseront vos vues, mais je vous parle, comme je vous l'ai dit, dans des circonstances qui me mettent dans un grand embarras, parce que je suis venu ici avec un mandat qui était, dans une certaine mesure, en contradiction avec ce dont je vous parle. Comme hommes qui raisonnent, ainsi que je vous l'ai dit au début, nous devons

prendre en considération les arguments que l'on nous a fait valoir ; nous avons à leur donner effet ; et nous devons faire savoir à nos mandants qu'à notre avis, la situation s'est quelque peu modifiée depuis que nous sommes ici.

Je pense que ces explications vous donnent une idée assez complète de ce que je voulais vous exposer. Autant que je le sache actuellement, ce sont principalement les banques orientales qui ont, comme je le suppose, subitement — je ne le savais pas auparavant — arrêté l'usage de ces connaissements « reçu pour embarquement ».

Lord Phillimore. — Monsieur Paine fait certainement une erreur. Les connaissements « reçu pour embarquement » sont inférieurs, mais ce sont des documents de bonne foi. Le grief que l'on fait au sujet de cette clause particulière est que les armateurs ont dû délivrer des connaissements « embarqué » et cette clause a pour but de prévenir cette façon de faire. Toute l'argumentation de M. Paine semble, à mon avis, venir à l'appui de cela.

M. W. W. Paine. — Je ne discute pas l'amendement. J'expose simplement les difficultés à l'Assemblée.

Lord Phillimore. — Je ne comprends pas que se soient les banques orientales qui ont créé ces connaissements « reçu pour embarquement ». Ils sont créés de longue date. Leur usage peut avoir été développé ou non, par les banques orientales, mais ce dont les banques orientales se plaignent était qu'elles recevaient des connaissements « embarqué » alors qu'elles n'auraient dû recevoir que des connaissements « reçu pour embarquement ».

M. W. W. Paine. — Je crains bien de ne m'être pas suffisamment expliqué. M. Hobhouse m'a dit ce matin — c'était peut-être au cours d'un entretien officieux dans lequel je lui demandais des renseignements après que la séance a été levée — qu'un ordre avait été subitement envoyé par les banques orientales à leurs agents de ne pas accepter de connaissements « reçu pour embarquement ».

Lord Phillimore. — Parfaitement.

M. W. W. Paine. — Et que, par suite de cet ordre, le chargeur avait été forcé d'obtenir un document quelconque qu'il puisse négocier et avait été, en conséquence, amené à exercer une pression sur l'armateur pour qu'il délivre des connaissements « embarqué » lorsqu'il n'aurait pas dû le faire. Telle était

la base de mon argument. Je ne pense pas que je me sois exprimé clairement mais je ne pense pas, autant que mon expérience me permette de le constater, que cette mesure se soit étendue à d'autres banques. Il est également vrai, ainsi que Sir James Hope Simpson va vous le dire, au sujet d'un trafic qu'il connaît beaucoup mieux que moi, que les connaissements « reçu pour embarquement » ont été depuis longtemps en usage dans certains trafics américains. Je pense que je ne me trompe pas en mentionnant le trafic du coton et le trafic des étoupes ; et ils sont établis dans des conditions qui viennent à bout de certaines des difficultés, sinon de toutes celles que j'ai exposées à cette Assemblée. Il est expressément stipulé dans ces connaissements « reçu pour embarquement » que l'embarquement doit être effectué dans un temps donné et il est également stipulé, je crois le savoir, que la date du connaissement « reçu pour embarquement » est acceptée comme date du chargement des marchandises et de la sorte se trouve éludée la difficulté à laquelle j'ai fait allusion et qui était née de la jurisprudence depuis longtemps reconnue de *Bowes* v. *Shand*.

Maintenant, Messieurs, je vous ai exposé complètement les vues des banquiers ; je vous ai montré les difficultés avec lesquelles ils se trouvent aux prises, je vous ai montré les difficultés que nous éprouvons ou que j'éprouve à vous parler, en raison de notre mandat. Je n'ai réellement pas eu le temps suffisant et je m'excuse de n'avoir pas l'esprit assez prompt pour pouvoir trancher une question de cette nature dans un espace de temps très court et pour formuler un amendement qui convienne entièrement à la question.

Mais Sir Norman Hill et M. Jones, je pense, ont suggéré que je pourrais proposer une résolution à l'effet suivant, ne serait-ce que dans le but de provoquer vos explications qui nous éclaireront. Je ne veux pas l'exposer d'une façon dogmatique ou d'une façon qui soit fixe et certaine ; je veux soulever la discussion au sujet de ces difficultés dont je vous ai parlé et ensuite nous faire profiter des avis de tous les experts qui se trouvent dans cette salle afin de voir quelle est la solution satisfaisante de ce problème. La résolution que je me propose de présenter à cet effet est la suivante :

« Que l'Association reconnaît que le connaissement « reçu pour embarquement » est une nécessité du commerce et recommande une coopération entre tous les intérêts en jeu dans le but d'arriver à une solution des difficultés qui, pour l'instant, s'attachent à l'emploi de ce document » ; et je vais m'engager et je pense que Sir James Hope Simpson se joindra à moi pour s'engager à ce que nous exposions, dès que nous le pourrons, au mois de septembre, à notre Association, la nécessité absolue de réunir les représentants du commerce et du trafic, dans

le but de chercher à trouver une solution à cette question (*Applaudissements*).

Sir James Hope Simpson. — Monsieur le Président et Messieurs, Je désire appuyer dans tous ses détails ce que M. Paine vient de dire. Je ne vois pas d'inconvénient, en ce qui me concerne, à la délivrance du connaissement « reçu pour embarquement ». Si l'on peut convenablement en régler les conditions, je suis certain que les difficultés qui ont été soulevées à son sujet peuvent être surmontées. Nous avons eu à surmonter une très grande difficulté au sujet de l'importation du coton des Etats-Unis en Angleterre, ou même en Europe, et une solution y a été apportée après beaucoup de mal par un arrangement comme suit : à savoir que le coton pouvait être embarqué avec un connaissement direct établi sous certaines conditions approuvées par la Conférence des Connaissement de Liverpool ; il pouvait être embarqué avec un connaissement local du port lorsque le navire se trouvait en fait dans le port en attendant l'embarquement de la cargaison, à des conditions fixées par la Conférence des Connaissements de Liverpool ; et il pouvait être embarqué avec un connaissement de prise en charge, ce qui est exactement la même chose qu'un connaissement « reçu pour embarquement », à des conditions fixées par la Conférence des Connaissements de Liverpool, et la plus importante de ces conditions était que le coton devait être mis à bord dans les 21 jours de la date de la délivrance du connaissement.

Maintenant, il s'est produit cette chose, c'est que tout transporteur de coton dans les Etats-Unis, tous les chemins de fer, toutes les grandes lignes de vapeurs, tous les agents de tramps, tout transporteur, autant que cela a pu être établi, intéressés dans le transport par mer, ou par terre et par mer combinés, du coton, de l'Amérique en Europe, ont conclu un accord définitif avec la Conférence des Connaissements de Liverpool, s'engageant à observer les règlements qui avaient été établis ; et ce qui arrive maintenant, lorsque l'un de ces transporteurs commet une infraction à ces règlements et que l'infraction est découverte, c'est que cette infraction est signalée par la banque — car c'est généralement une banque qui découvre l'infraction —, au Président de la Conférence des Connaissements de Liverpool. Celui-ci en écrit immédiatement au transporteur ; il lui dit qu'il espère que c'est le résultat d'une erreur, mais qu'aucune infraction au règlement ne sera permise et que, si l'erreur se prolonge, les banques seront avisées que les connaissements de tel ou tel transporteur ne se conforment plus aux règlements du Comité des Connaissements, et jusqu'à maintenant, c'est-à-dire pour une période de plus de dix années, je crois que cette observation a été suffisante pour maintenir la régularité de toute cette grande

masse de connaissements. Je suppose qu'il n'y a pas de groupe de connaissements d'aucun pays pour l'Europe si important en valeur et en nombre que les connaissements des Etats-Unis d'Amérique pour le coton, et c'est une grande chose de pouvoir dire que nous avons pu, pratiquement, venir à bout des difficultés qui sont aujourd'hui soulevées dans d'autres branches au sujet des connaissements « reçu pour embarquement ».

Maintenant, j'en arrive à la difficulté suivante : Vous pourriez me dire : Pourquoi n'appliquerions-nous pas le même système ici ? La grande difficulté pour appliquer ce système à tout le reste du monde en dehors des Etats-Unis, est la suivante : C'est qu'il y a tant de pays intéressés, tant de différentes sortes de trafic, tant de différentes routes, tant d'armateurs différents et de transporteurs divers, qu'il serait impossible, à mon avis, d'obtenir l'assentiment de tous à un code de Règles. En conséquence, je partage l'opinion qu'a exprimée M. Paine, à savoir que c'est une question d'une difficulté extrêmement délicate et que ce serait une erreur pour nous aujourd'hui d'essayer de formuler des Règles au sujet de la délivrance de connaissements « reçu pour embarquement » ; et que le mieux que nous ayons à faire est d'essayer, dans nos différents pays (et certainement nous voulons le faire en ce qui concerne la Grande-Bretagne) de réunir tous les intérêts en jeu, c'est-à-dire le chargeur, l'armateur, le réclamateur et les banquiers et les assureurs, afin qu'ils discutent entre eux et cherchent à trouver une solution aux objections qui sont faites aux connaissements « reçu pour embarquement ». Puis-je ajouter encore un mot, Monsieur, et ensuite je n'abuserai pas plus longtemps des moments de l'Assemblée ? En ce qui me concerne, par mon expérience personnelle, j'ai été amené à reconnaître que toute pratique qui a été reconnue être pour la commodité générale du trafic est une pratique à laquelle les banquiers ne doivent jamais s'opposer, et s'ils découvrent des difficultés qui s'élèvent au sujet de cette pratique, ils doivent s'efforcer de trouver une solution à ces difficultés et ne pas s'efforcer d'abolir la pratique. En l'espèce, c'est-à-dire en ce qui concerne les connaissements « reçu pour embarquement », j'ai reconnu et j'ai dit à mes collègues les Banquiers de Londres, que la pratique de délivrer des connaissements « reçu pour embarquement » était un usage très profitable au commerce, que c'est une grande commodité pour toutes les parties intéressées et que si, dans le droit anglais, ainsi que l'a déclaré récemment M. le juge McCardie, ce connaissement est tenu comme sans valeur dans de certaines conditions ou en toutes circonstances, eh bien, tant pis pour la loi anglaise (Sir Norman Hill : *très bien, très bien*) et des démarches devront être entreprises pour régulariser une pratique qu'on estime être d'une grande utilité pour le monde commercial en

général. Dans ces conditions, je pense que je ne reviens pas sur mes propres convictions en disant aujourd'hui que bien que l'on nous ait demandé à tous deux de nous employer de notre mieux à obtenir l'interdiction des connaissements « reçu pour embarquement », il convient certainement, à mon jugement, d'ignorer ces instructions et de vous dire qu'autant qu'il nous sera possible, nous retournerons à Londres auprès de nos collègues et leur dirons que nous croyons que ce connaissement « reçu pour embarquement » est un document d'une valeur considérable au point de vue international et que ce que nous avons à faire est d'en réglementer la délivrance (*Applaudissements*).

Le Président. — Puis-je rappeler au Comité que cette discussion ne s'applique pas à la clause qui est actuellement à l'examen, mais s'applique à un amendement dont M. Paine a donné avis, et en ma qualité de président, je suppose que la discussion qui se poursuit présentement, en vertu d'une tolérance spéciale, est la discussion qui conviendra à l'amendement lorsque nous l'examinerons et que lesdites questions ne feront pas l'objet de nouvelles discussions.

M. L. C. Harris. — Peut-être puis-je sans m'écarter du programme discuter la question des connaissements « reçu pour embarquement ».

Le Président. — Dans ces conditions, oui.

M. L. C. Harris. — Je ne veux pas m'occuper des arguments. Je désire seulement informer la Conférence de certains faits. Je pense qu'on a été amené à penser que les connaissements « reçu pour embarquement » sont quelque chose de nouveau ou quelque chose qui a été déjà aboli par l'action des banquiers. En dehors du grand trafic que Sir James Hope Simpson a déjà mentionné être conduit sur ces bases — et nous lui sommes très reconnaissants, nous tous armateurs, pour la manière catégorique dans laquelle il a fait sentir à la Conférence qu'il y avait là une question où vous deviez organiser une action commune —, la totalité du trafic avec l'Amérique, pour les chargements divers, est faite avec des connaissements équivalents aux connaissements « reçu pour embarquement » et même, en beaucoup de cas, c'est cette formule qui est effectivement employée. Le connaissement que j'ai présentement entre les mains porte ces mots : « reçu en bon ordre apparent et condition de..... pour être transporté par le bon vapeur..... » Je pense que ces mots équivalent à des marchandises pour embarquement, c'est ce qu'ils veulent dire. Comme représen-

tant d'une entreprise qui a géré de nombreuses lignes de vapeurs en partance de New-York pendant les trente dernières années, je n'ai jamais vu de chargement divers au départ de New-York qui ait été « embarqué » ; ils sont toujours « reçus ». Nous avons, à plusieurs reprises, tâché de faire cesser cet état de choses, mais nous y avons renoncé depuis longtemps, car c'est si bien la coutume établie à New-York, pour des raisons que nous, armateurs, connaissons fort bien personnellement (nous avons essayé de l'abolir antérieurement, mais c'est absolument impossible) que tous les connaissements doivent être délivrés dès que les marchandises sont reçues sur le quai d'embarquement ; et une des plus grandes difficultés que nous éprouvons au sujet de la question du vol est que nous ne pouvons pas arriver à transformer nos connaissements en connaissements « chargé », de sorte que notre responsabilité n'existe que pour ce qui entre effectivement dans le navire. Nous faisons des démarches pour essayer d'améliorer cet ordre de choses de notre mieux, mais la grande difficulté que nous éprouvons à faire cesser le vol à New-York provient du fait que nous sommes obligés par l'usage, et je crois par la loi, par les règlements de port, ou par quelque chose, en Amérique, de délivrer nos connaissements dans cette forme. J'ai le sentiment que cette Assemblée représente des intérêts européens. Je n'ai pas entendu de représentants des Etats-Unis prendre la parole. Je crains qu'il n'y en ait pas ici. En conséquence, comme représentant non autorisé du commerce, bien que ne représentant pas l'Amérique, je voudrais insister sur ce fait que la totalité du trafic des cargaisons diverses partant d'Amérique est faite avec des connaissements de ce genre, et je suppose que les banquiers ont une méthode quelconque, et ont dû, depuis trente ans ou même plus que le système fonctionne sans présenter toutes ces difficultés, parer à la situation. Je ne sais comment ils s'y prennent, mais les banquiers avancent sûrement de l'argent sur des connaissements américains aussi bien que sur d'autres.

M. McConechy. — Monsieur le Président, Je suppose que nous nous sommes déjà mis d'accord sur la clause 6 et sur l'addition à y apporter, parce que j'avais un mandat spécial.

Le Président. — Non, M. McConechy.

M. McConechy. — Vous n'y revenez pas ?

Le Président. — La clause 6 est la clause amendée dont il a été traité, mais la clause 7 est le nouveau numéro ; c'est l'ancienne clause 6.

M. McConechy. — Vous avez adopté les deux clauses du paragraphe 7.

Le Président. — Non ; jusqu'à maintenant le Comité n'a pas adopté les mots additionnels à la fin de la clause 7. C'est pour cette raison que je viens d'attirer l'attention sur cette question, à l'instant même.

M. McConechy. — Mais la première partie est acceptée.

Le Président. — La partie en noir en tête de la page 4 a été acceptée.

M. McConechy. — Du moment que vous faites cela, je suis tout à fait d'accord, parce que la Chambre de Commerce de Manchester et l'Association des Importateurs et Exportateurs de Manchester ont discuté ces deux points en détail, et j'ai été chargé de faire de mon mieux pour les faire passer. Je crois comprendre que jusqu'à la partie imprimée, nous l'avons fait. La raison pour laquelle nous le faisons est que le renseignement juridique qui nous a été fourni est entièrement différent de celui mentionné par M. Paine. Il nous cite un jugement de M. le Juge McCardie.

Le Président. — M. McConechy, Je pense que j'aurais mieux fait d'adopter les vues du Comité, tendant à ce que nous traitions les petites questions sous l'article III par voie d'amendement à la fin du paragraphe 7 de l'article III et qu'ensuite nous arrivions aussitôt que possible à cette question plus vaste des connaissements « reçu pour embarquement ».

M. McConechy. — Je suis tout à fait d'accord du moment que la première partie est acceptée.

Le Président. — Nous mélangeons deux sujets.

Lord Phillimore. — Très bien, très bien.

M. McConechy. — Je propose que l'amendement soumis par Sir Norman Hill soit supprimé purement et simplement.

Le Président. — Mais c'est précisément ce que nous discutons pour le moment, et si je puis vous le suggérer, il serait désirable que le Comité fasse le nécessaire pour régler cette question de moindre importance et en arrive à la question que vous désirez examiner.

Sir Norman Hill. — Je pense que je puis aider le Comité. Nous avons écouté avec une très grande attention ce qui a été dit par nos amis représentant les banquiers et je consentirais très volontiers à retirer entièrement l'addition à l'encre rouge que j'ai proposée pour la clause 7 à condition que certaines résolutions comme celles que M. Paine a lues apparaissent dans nos procès-verbaux.

Le Président. — M. Paine a donné avis d'un amendement aux Règles qui soulève la question toute entière de la proposition de M. Paine pour un nouvel article V qui reconnaît les connaissements « directs ».

Sir Norman Hill. — Oui, Monsieur. Je ne sais pas absolument où nous en sommes. Nous n'avons pas eu l'occasion d'avoir en mains de copie de ce nouvel amendement, mais je crois comprendre, Monsieur, après avoir bien réfléchi et en raison de tout ce qui a déjà été dit ici qu'il serait bon de ne pas essayer d'embarrasser le Code de ces nouvelles questions ; mais si nous pouvions admettre que, de l'avis de l'Association, cette formule de connaissement est nécessaire dans l'intérêt du commerce, et que nous puissions amener l'Association à engager tous les intérêts à coopérer afin de trouver une solution à ces difficultés, alors nous n'essaierions pas de nous occuper de ces questions difficiles dans notre série de Règles.

Le Président. — Puis-je vous rappeler, Sir Norman, que nous devons avoir, lorsque les Règles seront terminées, une série de résolutions que vous, Messieurs, avez discutées dans ma chambre hier soir.

Sir Norman Hill. — Je pense que ce serait la meilleure solution.

Le Président. — Je pense que dans cette série de résolutions, la proposition suggérée par M. Paine aurait sa place toute trouvée.

Sir James Hope Simpson. — Très bien, très bien.

Le Président. — Cela éclaircirait beaucoup la situation. Sir Norman Hill désire retirer l'amendement proposé à la fin de l'art. III, parag. 7 nouveau, qui vient d'être discuté. Le Comité est-il d'avis que cet amendement soit retiré ? (*Adopté*).

L'amendement est retiré. Donc, art. III, clause 8 — ce qui est maintenant la clause 8. Est-il convenu de changer « 7 » en « 8 » ? (*Adopté*).

« Toute clause, convention ou stipulation dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilités pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictés dans cet article, sera illégale, nulle, non avenue et sans effet. »

M. Rudolf. — Puis-je dire un simple mot au sujet de cette clause, simplement une question de rédaction ; je suggère qu'après le mot « exonérant » nous ajoutions « ou atténuant ».

Lord Phillimore. — Ce ne serait pas anglais.

M. W. W. Paine. — Vous devez le mettre à la fin de la phrase.

M. Rudolf. — Je l'ai proposé avec l'idée que la Commission de Rédaction pourra le mettre en bon anglais, si je n'ai pas bien parlé anglais.

Le Président. — Je ne sais pas s'il sera possible de dire « exonérant le transporteur ou le navire en totalité ou en partie de responsabilité », mais c'est purement une question de rédaction.

M. W. W. Paine. — J'ai la clause toute rédigée ici. La clause 8 se lirait comme suit : « Toute clause, convention ou stipulation dans un contrat de transport, exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictés dans cet article ou atténuant cette responsabilité sera nulle, non avenue et sans effet. »

Le Président. — Oui. Lord Phillimore est d'avis que cette clause conviendrait très bien. La question est que ces mots soient insérés.

Sir Norman Hill. — Je ne vois pas très bien comment la chose se présente, Monsieur. Vous vous souviendrez qu'en mai, l'Assemblée du Comité Maritime a posé alors comme une condition absolument essentielle qu'il devait y avoir dans la nouvelle formule une limite maxima au-dessus de laquelle l'armateur n'était pas responsable et ceci, Monsieur, est emprunté à notre Rapport de l'Imperial Shipping Committee. Maintenant, en ce qui concerne l'Harter Act, les Tribunaux américains ont reconnu qu'une telle clause fixant une somme raisonnable par colis ou

par tonne n'est pas interdite par l'Harter Act. C'est un point sur lequel nous pensions que tous les intérêts sur cargaison étaient absolument d'accord. Vous vous souvenez que les intérêts des assurances, à notre Assemblée en mai, ont suggéré la question et ont insisté sur son examen. Si « ou atténuant » est en contradiction avec cela, nous ne pourrions pas adopter ces mots.

Le Président. — Je ne pense pas que cela puisse être en contradiction, Sir Norman Hill, parce que, en réalité, tout au moins à mon avis, exonérer de responsabilité est exonérer de toute partie quelconque de responsabilité. Je crois que les mots qui sont suggérés n'augmenteront pas l'effet de la clause, mais s'il est nécessaire de sauvegarder les dispositions des Règles elles-mêmes en ce qui concerne les méthodes reconnues de déterminer la responsabilité, ne pourrait-on pas le faire, s'il y a désir d'adopter un langage tel que celui qui a été mentionné, en limitant l'opération de la prohibition à une réduction de responsabilité autrement que ne le prescrivent ces Règles ?

Sir Norman Hill. — Je suis parfaitement d'accord.

Le Président. — Je pense que c'est cela qui est dans l'esprit.

M. Rudolf. — Parfaitement.

Le Président. — Très bien. Donc, voulez-vous me donner votre texte, Monsieur Paine ?

M. Paine. — Oui. Il est contenu dans les amendements que le Dr Bisschop a ici au bas de la page 1.

Lord Phillimore. — C'est seulement d'ajouter après « édictés dans cet article » les mots « ou atténuant », et ainsi de suite.

Le Président. — « Ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrivent ces Règles ». Maintenant la question est que ces mots soient insérés ici. Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Ensuite, la clause continue de la façon suivante : « sera illégale, nulle, non avenue et sans effet ». J'ai un avis d'amendement de Sir Norman Hill pour omettre « illégale ».

Sir Norman Hill. — Je suggère l'omission de « illégale », je pense que c'est absolument essentiel si nous faisons ces Règles et si nous ne demandons pas qu'elles soient introduites

dans la loi. Je ne pense pas que, par ces Règles, nous puissions déclarer une chose illégale. En outre, je pense qu'il y a une autre question sur laquelle vous êtes, Monsieur, beaucoup plus à même que moi de nous éclairer et d'éclairer le Comité. Je pense qu'il y a un danger à mettre le mot « illégal ».

Le Président. — Je le pense également.

Sir Norman Hill. — Il n'est pas dans l'Harter Act.

Le Président. — Je pense qu'il est tout simplement superflu. Il ne fait pas de bien, il peut faire du mal.

Sir Norman Hill. — Et il pourrait bouleverser le contrat tout entier.

Le Président. — Je le pense ainsi. S'il avait effet, il pourrait détruire l'effet du contrat dans son ensemble. La question se pose de savoir si le mot « illégale » doit être incorporé au projet. Je crois comprendre que l'opinion du Comité est qu'il n'en fasse pas partie ? (*Adopté*).

Je n'ai pas d'avis d'autre amendement. La question est que la clause ainsi modifiée fasse partie du projet. Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Art. IV. — « Droits et exonérations ». Clause 1 : « Ni le transporteur, ni le navire, ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable à mettre le navire en état de navigabilité sous tous rapports et à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenable.

Sir Norman Hill a un amendement.

Sir Norman Hill. — Monsieur, Je pense que c'est une pure question de rédaction, mais j'estime que c'est nécessaire. C'est « manque de diligence raisonnable *de la part du transporteur* ».

Le Président. — Comme cela est contre les intérêts de l'armateur, je pense que c'est une suggestion tout à fait innocente.

Sir Norman Hill. — Je pense que c'est nécessaire. Ensuite, l'autre point est une question de détail ; « de mettre le navire » — nous avons ici — « sous tous rapports, en état de navigabilité ». Lorsque nous avons traité la question de navigabilité auparavant dans l'article III, nous avons fait l'obligation

de « mettre le navire en état de navigabilité ». Je pense qu'il est bon de conserver la même expression.

Le Président. — Ce sont des additions superflues, je pense. Lord Phillimore est, je crois de cet avis.

Lord Phillimore. — Je pense qu'il vaut mieux supprimer ces mots.

Le Président. — La question est que les mots « de la part du transporteur » soient insérés après les mots « manque de diligence raisonnable ». Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Et que les mots « sous tous rapports » après le mot « navire », à la 3e ligne, soient supprimés. Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Clause 2. — « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage provenant de (*a*) faute ou erreur dans la navigation ou dans l'administration (management) du navire. »

Sir Norman Hill. — Cette clause, Art. IV, est la clause des armateurs. Maintenant, Monsieur, je me hasarderais à rappeler au Comité que nous avons traité de la clause des intérêts sur cargaison dans l'Art. III ; et que nous nous sommes mis d'accord pour accepter les propres termes que les intérêts sur cargaison ont proposés, pour déterminer les obligations du navire en ce qui concerne la navigabilité, et ce qui est plus important, nous avons accepté l'Art. III qui dit que « le transporteur sera tenu de pourvoir à la manutention, chargement, arrimage, transport, garde, soins et déchargement appropriés et soigneux des marchandises transportées ».

Nous n'avons pas cherché à affaiblir ou à atténuer ces mots en aucune façon. Lorsque nous arrivons à l'Art. IV (2), la grosse question qui se pose pour nous est la question de navigation et ce que nous avons demandé, c'est d'avoir les mots qui, de temps immémoriaux, apparaissent certainement dans tous les connaissements britanniques. « Faute ou erreur » n'apparaissaient pas. Ils ont été ajoutés. Nos vieux mots étaient : « Acte, négligence ou faute du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire », et nous demanderions, Messieurs, dans notre clause, d'avoir toujours nos vieux mots ; laisser de côté « Faute ou erreurs », et mettre à la place notre ancien texte.

M. Léopold Dor. — La modification que je désire faire n'est pas spécialement sur (*a*) mais sur tous les amendements proposés par les armateurs pour cette clause 2. Je pense qu'il serait tout à fait déraisonnable de faire que nos Règles se présentent

comme un connaissement. Tout spécialement en ce qui concerne la Conférence, si nous allons vers les Chambres de Commerce (et je parle spécialement ayant en vue les Chambres de Commerce françaises) et que nous leur disions « Tous les intérêts en jeu se sont réunis à la Conférence de La Haye, ont discuté cette question et se sont mis d'accord sur ces Règles », elles regarderont ces Règles et la première chose qui les frappera, c'est qu'elles sont beaucoup trop longues. Vous avez en Angleterre une façon de rédiger des Règles et des lois qui est tout à fait différente de la nôtre. Nous essayons de rendre les choses aussi courtes que nous pouvons et j'imagine que vous essayez de les faire aussi longues que possible (*Rires*) ; mais certainement vous les faites beaucoup plus longues que nous ne le faisons. Le « Marine Insurance Act », sur cette petite question, est plus long que notre Code Civil tout entier, lequel englobe la loi civile française dans sa totalité. Vous aimez les longues énumérations. Nous aimons les très petites phrases dans lesquelles est exprimé un principe qui englobe tout. Vous êtes toujours poursuivis par la crainte d'oublier une chose ou une autre. Nous disons que le meilleur moyen de ne pas oublier est de ne pas énumérer. Si vous commencez une longue énumération, vous êtes sûrs d'oublier quelque chose. Il me semble que c'est ce que nous faisons dans cette longue énumération. En outre, non seulement les chargeurs français, mais également les Chambres de Commerce françaises diront : « Oh ! très bien. Ces rusés armateurs anglais sont arrivés à convaincre l'Association de Droit International d'insérer un de leurs connaissements dans les Règles de La Haye 1921, et ils ne diront plus maintenant des connaissements, mais « voici les Règles de La Haye 1921 » ». Vous devez éviter cela. Cet article, avant les amendements, ou sans les amendements, est déjà bien assez long. Les armateurs y ont fait des additions et ont ajouté des choses pour lesquelles ils ne sont pas du tout responsables parce que, en droit commun, tout au moins en droit commun français, ils ne sont pas responsables pour les actes de guerre ou pour les émeutes ou troubles civils ou pour toute chose qui est en dehors de leur contrôle, et, en réalité, la totalité ou à peu près la totalité de tous ces amendements pourrait être exprimée en un simple mot que nous appelons en France un *cas de force majeure,* et ce que vous appelez, je crois, les causes en dehors du contrôle de l'armateur.

Il y a un point que je désire mettre à part et c'est « barateric » du capitaine ou des marins. Je désirerais demander à l'Assemblée tout spécialement de ne pas adopter cet amendement parce que l'on vous demande de dire que l'armateur sera responsable pour la négligence ordinaire du capitaine dans l'arrimage du chargement ou toute chose de ce genre, mais lors-

que cette négligence arrive à être une négligence criminelle, alors il ne sera pas responsable. « Barratry », je suppose, signifie tout acte du capitaine qui va jusqu'à la fraude ou au crime. Il n'y a pas de raison pour que, si l'armateur est responsable pour la négligence ordinaire, il ne soit pas responsable pour la baraterie.

M. Rudolf. — Monsieur le Président, Si je puis dire un mot à ce sujet, je ne comprends pas très bien cette clause, mais il me semble qu'il y a plutôt une omission dangereuse du point de vue du chargement. L'Art. IV, parag. 1, stipule que l'armateur ne doit pas être responsable pour perte ou dommage provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable. En d'autres termes, si l'innavigabilité a pour effet une perte, et si elle provient de l'absence de diligence raisonnable, l'armateur est responsable. Mais si nous arrivons au paragraphe 2 « ni le transporteur ni l'armateur ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de » et ensuite est énumérée une liste des types particuliers d'accidents. Mais sûrement, cette énumération doit être soumise à la condition que l'armateur a exercé la diligence raisonnable pour mettre son navire en état de navigabilité. Dans le premier paragraphe, s'il fait preuve de la diligence raisonnable, il n'est pas responsable pour perte ou dommage ; le second paragraphe, sans rien d'autre, dit qu'il est exempt de responsabilité pour perte provenant de péril, dangers et accidents de la mer, mais je peux concevoir le cas d'un navire prenant la mer en état d'innavigabilité et où l'opération de la mer sur ce navire a pour effet une perte, et apparemment en vertu du paragraphe 2, cette perte est une de celles dont l'armateur est exempt.

Lord Phillimore. — Non. La loi est bien établie de l'autre façon. Si le navire vient à couler parce qu'il est en état d'innavigabilité, bien qu'il coule par suite des vagues qui l'envahissent et bien qu'il n'eût pas sombré par temps calme, ce n'est pas un péril de la mer. Le navire est en état d'innavigabilité.

M. Rudolf. — N'est-ce pas un accident de la mer ?

Lord Phillimore. — Ce sont de vieilles exceptions et fort bien établies.

M. Rudolf. — Je sais qu'elles sont bien établies, mais je me demandais si l'introduction de ces deux paragraphes n'allait

pas avoir pour effet de modifier ce qui est la loi reconnue. C'est ce que j'avais dans l'esprit.

Lord Phillimore. — Non.

Dr Bisschop. — Afin d'essayer de répondre à l'objection de M. Dor, je me demande s'il ne serait pas possible de combiner (*a*) et (*q*). Dans (*a*) l'armateur est exonéré pour les erreurs de navigation et dans (*q*) « toute autre cause de quelque nature que ce soit ne provenant pas d'une faute positive ou de la participation du transporteur ou de la faute ou négligence des agents, préposés ou employés du transporteur », ce qui est une clause très large et qui vient à la fin de la longue énumération de cas dans lesquels l'armateur est exonéré de responsabilité. Ne serait-il pas possible de combiner ces deux clauses, parce que (*q*) je crois n'a pas trait aux erreurs de navigation, mais si nous avons « erreurs dans la navigation ou dans l'administration du navire » et plus loin « toute autre cause de quelque nature que ce soit ne provenant pas d'une faute positive ou de la participation du transporteur » ne pourrions-nous pas rédiger de façon à englober également (*b*) ?

M. Léopold Dor. — Très bien, très bien.

Le Président. — J'ose dire que Sir Norman Hill va bien vouloir examiner cela. Après ce qu'à dit M. Dor, et tandis que le Dr Bisschop parlait, j'ai regardé de (*b*) à (*p*) et à première vue il apparaît qu'il y a probablement des exemples de cause de perte qui sont quelque peu différents de ceux mentionnés dans (*q*) ; mais je ne sais pas et il est dangereux de formuler une opinion rapide sur une question de cette sorte. Peut-être Sir Norman Hill le sait-il ?

Sir Norman Hill. — Je ne voudrais pas me hasarder à discuter cette question avec vous, mais le point sur lequel je voudrais attirer l'attention de l'Association est celui-ci. Comme je vous l'ai dit, dans l'article III, nous avons concédé tout ce que désirent les intérêts sur cargaison. Si nous voulons aller jusqu'au bout, nous devons faire accepter cela par les armateurs, et je désespérerais d'arriver à jamais de le leur faire accepter, si je ne pouvais leur montrer leurs vieilles exonérations familières. Il peut se faire qu'ils soient très conservateurs ; il peut se faire qu'ils soient très obstinés, mais nous avons, comme armateurs, une expérience plutôt amère du traitement que nous avons reçu non seulement de nos tribunaux nationaux, mais de tous les autres tribunaux. Apparemment, lorsqu'on nous a jugés, nous l'avons été sur la supposition qui a été suggérée, que nous

avions dicté les conditions. J'espère que, dans l'avenir, lorsque les tribunaux jugeront d'après ces Règles, toute sorte de sentiment de ce genre se sera dissipée. Mais je ne pourrais persuader mes mandants, parmi les armateurs britanniques, qu'ils sont sauvegardés en employant ces Règles exprimées en termes généraux. Il est arrivé tellement de choses. Je vous en ai cité un exemple hier, qui a déterminé réellement toute cette difficulté. Tout armateur, je crois, de tout pays, croyait que si son navire allait au fond de l'eau à la suite d'une collision, le navire était perdu par un péril de mer. Nos tribunaux, en Angleterre, sont allés au fond de la chose et ils ont dit que la collision avait été causée par la négligence du capitaine ou par la négligence du pilote obligatoire, et qu'en conséquence, le navire, pour les effets du contrat de transport, n'avait pas été perdu par le péril de la mer ; il avait été perdu par négligence. Tel est le point de départ de toutes ces clauses compliquées et de tous ces ennuis. Je serai tout à fait franc avec vous. Réellement, et sincèrement, il serait absolument inutile pour moi d'essayer de faire adopter cette série de Règles, à moins que ces exceptions n'y soient détailllées ; je ne dis pas chacune d'entre elles. Il y a également un autre point. Nous travaillons tous maintenant d'après les principes de M. Harter. Il est le fondateur de ce système. Dans son Act, il détaille toutes ces exceptions. Cet Act a été suivi par l'Act Canadien ; elles y sont détaillées. Il y a un grave risque que si nous formulons une série de Règles, dans lesquelles nous n'avons pas détaillé toutes ces exceptions, mais où nous employons des termes généraux, certains tribunaux diront : « Ils ne peuvent pas avoir eu l'intention de dire la même chose que l'Harter Act, autrement ils auraient employé le même langage ». Donc, Monsieur, pour me résumer je ne puis que faire remarquer à l'Association qu'il n'y aurait aucune chance de faire adopter ces Règles par les armateurs britanniques, à moins que nous n'ayions, dans le détail, les exonérations qui sont acceptées comme justes et raisonnables.

Lord Phillimore. — Monsieur le Président, L'observation de M. Dor réflète, sans aucun doute, la méthode générale d'après laquelle la législation est construite dans les pays anglais et dans les pays étrangers. J'ai eu l'occasion de réfléchir beaucoup sur ce point, lorsque l'an passé, dans ce même édifice, au Comité des Juristes, nous avons eu à nous occuper de la façon dont nous devions exprimer les lois que les juges devaient administrer ; et je me hasardais alors à dire à mes amis français et à mes autres amis du Continent (et ils l'acceptèrent avec beaucoup de bonne humeur) que les Codes du Continent commençaient par lier les gens d'une façon très sévère et, ensuite,

étant effrayés à un tel point que le juge déciderait d'une façon non équitable en suivant à la lettre ces règles si sévères, ils ébranlent l'œuvre tout entière et donnent aux juges un pouvoir discrétionnaire. Ce n'est pas tout à fait la même chose, mais la façon continentale de rédiger la loi, en établissant des principes, permet, à notre point de vue, une bien plus grande latitude à ce qu'ils appelleraient l'appréciation du juge que n'en laisse le système anglais. Il serait probablement extrêmement difficile de traduire ce connaissement exactement dans le langage du Continent. M. Dor me faisait remarquer hier que ce qui est signifié par « management of the ship » est une phrase tout à fait intraduisible en français, et je pense que nous devons nous en tenir absolument à nos vieux termes. Nous avons toujours été accoutumés à ce que nos connaissements énumèrent les périls exceptés. Ce n'est peut-être pas aussi scientifique que la formule française ; d'autre part, c'est plus sûr parce que cela laisse moins de latitude à ce que l'on appelle l'appréciation du juge, et sans m'engager moi-même pour aucune de ces clauses, ne voyant pas pour le moment de raison d'être pour (*j*) et étant plutôt étonné de (*q*), je me hasarde à dire que le système anglais est le meilleur parce qu'il suit, comme dans l'Harter Act, la vieille formule de connaissement, et énumère les différents périls exceptés.

M. McConechy. — Au nom des intérêts que je représente ici, je suis tout à fait disposé à accepter ce qui est imprimé avec les amendements de Sir Norman Hill. La seule exception à cela, si je puis appeler cela une exception, est pour ce qui concerne « or in the management ». Je n'y tiens pas d'un façon telle que j'y doive faire objection d'une manière très absolue mais je désirerais qu'à un moment ou à un autre, il y fût donné une explication. Dans notre Chambre, nous ne comprenons pas le mot « management » de la façon dont il apparaît ici, parce que dans l'acceptation apparente du mot il contredit tout ce qui a été dit précédemment ; il contredit même le paragraphe précédent. Je suggérerais si cela est accepté, que « or in the management » soit supprimé de la même façon que dans l'Australian Shipping Act et dans l'Overseas Carriers Act. Il doit y avoir quelque raison pour l'insérer ici puisque le Canadian Act et l'Harter Act et le Dominion Act l'ont, mais nous, comme profanes, nous ne comprenons pas pourquoi il est ici, et afin d'éviter tout malentendu dans l'avenir, je proposerais, soit qu'il y ait quelque explication au sujet de la signification exacte du mot, ou bien qu'il soit supprimé.

Le Président. — Il y a deux questions. La première est de savoir si le Comité, dans les circonstances présentes, consentira

au principe de l'énumération. Est-il de la volonté du Comité de consentir au principe de l'énumération ? Je suppose que cela est adopté (*Adopté*).

Ensuite, nous pouvons les prendre dans leur ordre. Au sujet des intérêts en conflit qui étaient représentés à la rédaction, il y a accord sur la proposition amendée de Sir Norman Hill, ainsi que je le comprends, sauf en ce qu'elle renferme les mots « or in the management ». Sir Norman Hill, voulez-vous traiter de la question de M. McConechy ?

Sir Norman Hill. — Nous mettons ce mot, Monsieur, à cause du sens très restrictif qui a été attribué par nos tribunaux au mot « navigation ». Il y a des opérations qui sont accomplies dans les ports et qui, si elles avaient été accomplies en mer, seraient indiscutablement de la navigation ; c'est peut-être par pur accident qu'elles se sont produites dans le port. Nous reconnaissons fort bien, Monsieur, que nos tribunaux ont jugé que « management of the ship » n'embrasse pas l'arrimage de la cargaison et si cela sauvegardait les intérêts sur cargaison, nous serions tout à fait satisfaits d'ajouter : « dans le management du navire autrement qu'en ce qui concerne l'arrimage de la cargaison ».

Le Président. — On peut, par une exception, introduire une signification plus large que les mots originaux.

M. McConechy. — Cela peut être plus dangereux.

Le Président. — Puis-je suggérer qu'un moyen possible de donner une signification plus étroite aux mots serait de dire « dans la navigation et management » de façon à associer « management » avec ces opérations auxquelles, aussi loin qu'aille ma mémoire, « management » est associé en ce qui concerne la responsabilité ?

M. McConechy. — Cela serait mieux.

Sir Norman Hill. — Il y a tant de choses maintenant. Lorsque nous prenons « navigation » dans les anciens jours du trafic maritime c'était tout autre chose, mais maintenant lorsque vous parlez du grand transporteur de cargaison moderne, il y a toutes sortes de choses que vous devez confier à vos préposés à bord.

Le Président. — Il y a lieu de faire une distinction entre la conduite du navire comme navire, et celle des opérations individuelles relatives à la cargaison, et autres choses de ce genre.

Sir Norman Hill. — Oui. Maintenant nous acceptons, ainsi que nous la comprenons, la pleine responsabilité pour l'arrimage ; mais nous ne serons pas tenus responsables pour les fautes de l'équipage, en ce qui concerne la navigation proprement dite du navire — ce n'est pas dans le voyage, c'est dans la navigation du navire — et qu'est-ce exactement que la navigation d'un grand transporteur moderne de cargaison, je ne le sais pas, Monsieur. Naturellement, lorsqu'il s'agira d'une question de navigabilité, alors le navire est jugé comme un instrument de transport et, si nous étions tout à fait sûrs que les mêmes principes seraient appliqués, lorsque vous examinez s'il y a eu négligence dans la navigation de ce grand instrument de transport, que cela ne serait pas jugé par cette simple question : « est-ce de la navigation ou non ? » alors nous serions contents ; mais si vous jugez cela en employant le mot « navigation » dans son sens habituel, cela n'embrasse pas le dixième des opérations qui sont faites sur un grand instrument de transport de cargaisons.

Lord Phillimore. — Pour donner un exemple de la chose, je suppose que si le capitaine a des difficultés par suite d'une infraction aux règlements du port, il aurait une amende.

Sir Norman Hill. — Cela serait un exemple ; mais si vous prenez le déplacement du lest, alors que le navire est au port, est-ce que cela est « navigation » ? Je le suppose.

Le Président. — Le remplacement d'outils, de tuyaux et de choses de cette sorte...

Sir Norman Hill. — Oui.

Le Président. — La question se pose souvent. Je pense que « navigation » et « management » sont ainsi intimement liés.

Sir Norman Hill. — Il y a beaucoup de cas, nous le savons tous, Monsieur, et naturellement, lorsque nous arrivons à une question comme celle de fermer les hublots...

Le Président. — N'est-ce pas une question que nous pourrions laisser à la Commission de rédaction ? Je ne pense pas qu'il y ait de divergence de principe.

Sir Norman Hill. — Nous ne désirons pas en insérant « dans le management » revenir sur l'acceptation que nous avons faite

de la responsabilité pour l'arrimage. Nous ne désirons pas revenir là-dessus.

M. McConechy. — Je le sais ; mais il est toujours nécessaire d'être clair.

M. Dor. — Je conçois très bien que « management » doit être inséré. La seule difficulté, je le vois, est que ces Règles doivent être traduites en français. Je suppose que vous allez faire comme vous avez fait pour les Règles d'York-Anvers, c'est-à-dire avoir un document en anglais et un document en français.

Sir Norman Hill. — Oui.

M. Dor. — Je serais extrêmement obligé à Sir Norman Hill s'il voulait me dire comment nous allons traduire en français « navigation and management ». Je m'y suis essayé pendant dix ans au moins, je n'y suis pas parvenu. Si vous dites « navigation et administration du navire » cela n'est pas bon, parce que « administration » est trop ample et que cela embrasserait la négligence au sujet de la cargaison. Par exemple, nous avons eu un grand nombre de cas dans lesquels le Tribunal de Marseille a jugé que « management » n'englobait pas le manquant de la cargaison, et la Cour d'appel d'Aix, pendant un grand nombre d'années, a jugé que le Tribunal de Marseille se trompait et que « navigation » étant le côté nautique du navire, « management » devait sûrement signifier « administration » et en conséquence englobait toutes les manipulations du chargement, et englobait le cas de manquant de la cargaison. De sorte que si nous avions des marchandises, par exemple tant de sacs, perdues, cela était couvert par « management ». Naturellement, c'était faux, et après un grand nombre d'années, la Cour d'appel d'Aix a reconnu que c'était faux. Mais si vous traduisez en français par « administration », cela couvrirait certainement la manipulation du chargement. Si vous mettez « navigation et direction du navire », cela ne signifie pas grand chose. Qu'est-ce que la « direction du navire » ? C'est une distinction analogue à ce que nous faisons entre « fautes nautiques » et « fautes commerciales ». Mais ce n'est pas une traduction. Nous ne pouvons traduire la règle qui dit « acte, négligence ou faute du capitaine, etc.... dans la navigation ou dans le « management » du navire » par ces simples mots « faute commerciale » du capitaine ou pilote et des marins. En conséquence, je serais très obligé à Sir Norman Hill s'il voulait me donner le moyen de traduire cela. Vous ne devez pas oublier que ce

n'est pas simplement une question entre armateurs britanniques et chargeurs britanniques.

Sir Norman Hill. — Non, certainement non.

M. Dor. — Je crains que les intérêts britanniques soient représentés d'une façon si large et si compétente dans cette Assemblée que l'Assemblée peut perdre de vue le fait que nous n'établissons pas des règles pour l'Empire Britannique, mais bien pour le monde entier, et qu'il n'est pas bon que vos règles soient acceptées par les armateurs britanniques seulement. Sir Norman Hill disait, par exemple : « Les chargeurs britanniques sont satisfaits d'avoir cette longue énumération ». Mais vous ne savez pas si tous les chargeurs du Continent seront contents. De la même façon, dans la question de « management » nous ne pouvons traduire en français le mot anglais « management » ; en conséquence, vous devez trouver un moyen quelconque d'exprimer cela d'une façon qui soit du français juridique et je laisse ce soin à Sir Norman Hill.

M. McConechy. — En relisant cela à nouveau, je m'aperçois que cela ne va pas tant contre les intérêts des chargeurs que je le croyais à première vue, avec l'addition qu'à faite Sir Norman Hill. « Acte, négligence ou faute du capitaine, marin, pilote ou préposés du transporteur dans la navigation ou dans le management du navire », en ajoutant ces mots « capitaine, marin » etc... qui signifient tous que ce mot « management » a trait à la navigation ; de sorte que je consens, tout à fait, à laisser cela tel qu'il se présente, avec l'addition de ces mots en rouge.

M. de Rousiers. — Je ne voudrais pas entrer en discussion sur la signification des mots français ; mais je pense qu'il est possible de faire une traduction juste du mot « management ». « Management » vient d'un vieux mot français qui est « ménage » et « management of the ship », en fait, peut être traduit très bien par les mots « exploitation du navire ». Cela peut être expliqué d'une façon très simple. Tout ce qui a trait au « management du navire » est une chose ; ce qui a trait au « management de la cargaison » est une autre chose et dans le projet de loi qui a été proposé au Comité Maritime International par l'Association Française, nous disions : « L'armateur n'est pas responsable des fautes commises par le capitaine, le pilote, l'équipage ou toute autre personne employée à bord dans l'accomplissement de leurs fonctions en ce qui concerne la navigation et la conduite du navire et son maintien en bon état de navigabilité, d'entretien et d'aptitude au service et généralement dans tout ce qui ne se rapporte pas directement et uniquement à

la cargaison », ce qui signifie le management du navire, mais non le soin de la cargaison. En fait, l'armateur n'est pas responsable pour le « management du navire » mais il est responsable pour le soin de la cargaison. Je pense que cela peut être traduit très bien.

M. Dor. — Je comprends fort bien que les armateurs français seraient très heureux que « management » soit traduit par « exploitation » parce que cela serait très large et couvrirait des faits qui ne le seraient pas par le mot anglais plus étroit de « management ». Donc, je dois vous demander de faire la partie anglaise un petit peu plus longue pour les besoins de la traduction et de dire dans votre partie anglaise quelque chose qui montre que ce n'est pas le « management de la cargaison » ; quelque chose pour expliquer cela, pour faire une ligne de démarcation entre « management du navire » et « management de la cargaison ». Vous diriez, si vous ne parliez qu'en anglais, que ce n'est pas nécessaire, parce que lorsque nous disons « management du navire » il est entendu que ce n'est pas « management de la cargaison » ; mais nous voulons avoir quelque chose qui puisse être traduit.

M. de Rousiers. — Je pense que nous pourrions faire très bien cela en traduisant par les mots que j'ai cités. Nous disons que l'armateur n'est pas responsable pour ce qui concerne le « management du navire » ; mais il est responsable en ce qui concerne le « management de la cargaison ».

M. Dor. — Mais il faut que cela soit également dans le texte anglais.

Le Président. — Il me semble que la question qui s'est présentée ici est une question d'expression seulement et qu'il serait meilleur de la laisser à l'examen de la Commission de rédaction au lieu de perdre beaucoup de temps à la débattre ici (*Très bien*). Aussi je me permets de suggérer que s'il n'y a pas de différence en principe, sur les mots de Sir Norman Hill, ainsi qu'ils sont maintenant amendés, qu'on envoie le texte de Sir Norman Hill à la Commission de rédaction (*Très bien, très bien*). La question est donc de savoir si la clause 2 (*a*) est acceptée dans la forme dans laquelle Sir Norman Hill l'a maintenant amendée. Est-ce adopté ? (*Adopté*).

(*b*) « Baraterie du capitaine ou des marins ». Est-ce adopté ? M. Paine, je pense, a quelque chose à dire à ce sujet.

M. W. W. Paine. — M. Dor a fait des objections à l'introduction du mot « barratry », je pense pour de bonnes raisons.

Je ne sais si cette définition de « barratry » est absolument correcte. Je suis ignorant de la chose ; je voudrais connaître exactement ce que signifie « barratry » ; peut-être Sir Norman Hill voudra-t-il bien nous le dire.

Le Président. — M. Franck, qui a la bonté d'être avec nous aujourd'hui, fait remarquer que « barratry » est employé ici comme un terme de l'art dans sa signification en droit anglais, et lorsque l'affaire viendra à être traitée, en produisant les conclusions correspondantes en langue française ou dans toute autre langue du Continent, la meilleure chose à faire sera d'exprimer la signification anglaise en mots français.

M. W. W. Paine. — Monsieur le Président, Ce dont je doutais, c'était que « barratry » puisse être compris dans cette liste d'exceptions.

Lord Phillimore. — Il a été toujours compris dans les connaissements.

Le Président. — La question est que (*b*) soit incorporé ? (*Adopté*). (*c*) « feu ».

M. W. W. Paine. — Parfaitement, feu non causé volontairement par les agents de l'armateur.

Le Président. — M. Paine a un amendement.

M. Paine. — A moins qu'il ne soit causé volontairement par le transporteur ou ses agents ou préposés.

Le Président. — Que dites-vous à cela, Sir Norman Hill ?

Sir Norman Hill. — Je ne pense pas que l'on puisse accepter cela. Je ne pense pas que l'armateur ait jamais été tenu responsable pour l'incendie.

Lord Phillimore. — M. Paine dit « volontairement ». Naturellement, si l'armateur cause l'incendie volontairement, il est responsable. Il n'y a pas d'exception au monde qui pourrait le dégager de sa responsabilité.

M. W. W. Paine. — Son agent, Monsieur.

Le Président. — Si cela est fait avec intention par l'agent, c'est un acte criminel qui n'est pas compris dans ses fonctions d'agent.

Sir Norman Hill. — Je pense que l'agent devrait être compris.

M. Dor. — Cela signifie-t-il que si l'incendie est causé non volontairement, mais par la négligence de l'agent, l'armateur n'est pas responsable ?

M. W. W. Paine. — Oui.

M. Dor. — Il n'est pas responsable ? Cela va plus loin.

Sir Norman Hill. — Ce sont les « préposés du transporteur », n'est-il pas vrai ? Dans le cas que vous supposez, est-ce que le feu n'est pas une des choses pour lesquelles nous nous assurons tous ? C'est le premier péril pour lequel vous vous assurez en toute chose.

Le Président. — Ceci, à mon avis, est une pure question de définition pour les besoins de l'assurance et puis-je me hasarder à suggérer au Comité que ces causes de responsabilité ont été débattues d'une façon très serrée entre les intérêts des armateurs et les chargeurs, qui représentaient non seulement l'Angleterre mais les autres pays, et s'il y a une exemption constante de responsabilité actuellement, je ne suppose pas que le Comité reviendra sur cela pour en examiner le principe dans la loi d'un pays ou d'un autre. Est-ce que le mot « feu » doit subsister ? (*Adopté*).

Ensuite (*d*). Vous avez un amendement sur (*d*), Sir Norman Hill.

Lord Phillimore. — C'est simplement un amendement verbal.

Le Président. — Votre amendement verbal consiste à développer le mot « danger » en « périls, dangers et accidents ».

Sir Norman Hill. — Ce n'est que du sentiment, nous avons toujours eu cette clause.

Le Président. — Je le sais. C'est une question de rédaction. La question est que (*d*) soit adopté ? (*Adopté*).

(*e*) Acte de Dieu. Cela est familier ; la question est que (*e*) soit incorporé ? (*Adopté*).

(*f*) Faits de guerre. Est-ce adopté ? (*Adopté*).

(*g*) Faits d'ennemis publics.

Lord Phillimore. — Qu'est-ce que cela signifie — pirates ?

Sir Norman Hill. — Cela est tiré, Monsieur, de l'Harter Act, du Canadian Act et de l'Australian Act. Je ne sais pas.

Lord Phillimore. — Cela peut vouloir dire pirates.

Sir Norman Hill. — Cela peut vouloir dire pirates, je le suppose.

Le Président. — Il est difficile de savoir ce que cela signifie. Est-ce que (*g*) est adopté ? (*Adopté*).

(*h*) Arrêts ou contraintes de prince et ainsi de suite. Cela est adopté, je le suppose ? (*Adopté*).

M. Knottenbelt. — Je voulais proposer une addition ici. Du moment que nous admettons le principe que nous faisons une innovation dans toutes nos clauses, je pense que c'est l'avis des armateurs hollandais qu'il serait intéressant d'ajouter « vice caché », cela se trouve toujours dans tous les connaissements.

Le Président. — Le vice caché de quoi ?

M. Knottenbelt. — Du navire ; à savoir que le navire n'est pas navigable.

Le Président. — Est-ce un vice caché au moment du départ ? Parce que si cela est, j'imagine que le navire n'est pas navigable. Je pensais que nous nous étions occupés de cela déjà.

M. Knottenbelt. — Cela se trouve dans tous les connaissements ; si cela est omis, je pense qu'il y a quelque danger que le juge estime que nous étions d'avis de ne pas couvrir l'armateur contre les vices cachés du navire et des machines.

Le Président. — M. Knottenbelt, Vous ferez partie de la Commission de rédaction, j'espère. Pouvez-vous soulever cette objection à ce moment-là ?

M. Knottenbelt. — Je le pense, si on accepte d'échanger un mot à ce sujet.

Le Président. — Je ne pense pas que la Commission désirera exclure la question si elle n'a pas été à même de s'en occuper maintenant par manque de temps pour l'approfondir.

M. Knottenbelt. — Certainement, je préfère que la Commission le décide, Monsieur le Président.

Lord Phillimore. — Puis-je vous faire remarquer que la difficulté dont parle M. Knottenbelt est le vice caché dans la navigabilité ?

Sir Norman Hill. — Oui.

Lord Phillimore. — Cela est traité au paragraphe 1 : L'armateur ne doit pas être responsable pour dommages résultant d'innavigabilité à moins que ces dommages ne soient imputables à un manque de diligence raisonnable de sa part. S'il existe un vice réellement caché, ce n'est pas un manque de diligence raisonnable que de ne pas le découvrir.

M. Knottenbelt. — Il ne s'ensuit pas que tout vice caché constitue innavigabilité. Il est possible qu'il y ait un vice caché qui ne rende pas le navire innavigable et qui cependant amène un dommage.

Le Président. — Pas d'après la manière de voir anglaise, parce qu'un navire, pour être navigable, doit être non seulement capable de tenir la mer, mais il doit être capable de transporter son chargement et de transporter le chargement approprié, et s'il y a un vice caché qui cause des avaries à la cargaison, c'est un défaut de navigabilité.

M. Knottenbelt. — Je pense qu'il y a beaucoup de cas qui peuvent ainsi être ramenés sous une rédaction générale ; mais le fait que nous énumérons maintenant différentes exceptions rend nécessaire, à notre avis, d'excepter ceci.

Lord Phillimore. — Je ne pense pas, parce que la question a été soigneusement tranchée par le paragraphe 1, à savoir que l'armateur n'est pas responsable pour dommages résultant d'innavigabilité s'il a fait diligence et ceci est un dommage résultant d'innavigabilité.

M. Knottenbelt. — Voulez-vous convenir que c'est innavigabilité ?

Lord Phillimore. — Navigabilité signifie non seulement l'aptitude à flotter sur la mer mais l'aptitude à transporter le chargement dans de bonnes conditions et un navire, par exemple, qui a des cales infectées, est un navire qui est innavigable en ce qui concerne cette cargaison.

M. Rudolf. — Est-ce que cela ne serait pas totalement couvert par le paragraphe (*q*) ? Est-ce que le paragraphe (*q*) ne s'occupe pas de cette question ?

Sir Norman Hill. — A la Commission de Rédaction, lorsque nous avons rédigé le Code, nous avions l'exemption pour vice caché dans l'esprit et nous pensions que nous l'avions complètement prévue, comme a dit Lord Phillimore, dans l'article III (1), c'est-à-dire dans l'obligation d'exercer la diligence convenable, et ensuite si vous voulez voir dans le sous-paragraphe (*c*) il s'agit de diligence convenable à « approprier et mettre en état sain pour la réception, le transport et la préservation des marchandises, les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées » ; (*a*) se réfère à la navigabilité absolue du navire telle que nous, intéressés dans le navire, la comprenons, (*c*) se réfère à la navigabilité, telle que les juges interprètent la navigabilité. Nous avons essayé d'englober ces deux navigabilités dans (*a*) et (*c*) et nous pensons que nous avions totalement couvert les vices cachés de cette façon.

M. Knottenbelt. — Monsieur le Président, Je suis parfaitement satisfait, car chacun est d'avis que cela est couvert.

Le Président. — Et, M. Knottenbelt, vous trouverez probablement, si vous faites partie de la Commission de Rédaction, que vos collègues seront tout disposés à discuter plus amplement la question.

M. Knottenbelt. — Je vous remercie.

Le Président. — (*i*) « Restrictions de quarantaine ». (*Adopté*).

(*j*) « Acte ou omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, son agent ou représentant » (*Adopté*).

(*k*) « Grèves ou lockouts ou arrêt ou entrave apportés au travail pour quelque cause que ce soit partiellement ou complètement. »

Dr A. Lind. — Je voudrais proposer un amendement. A mon avis, ces mots sont un petit peu trop généralisés. Dans nos ports hollandais, les grèves et les lockouts ne sont des exonérations que si elles sont effectives et générales. Je trouve que cela est une opinion juste, et je m'oppose à l'amendement de Sir Norman Hill qui a ajouté les mots « que ce soit partiellement ou complètement ». Je voudrais simplement dire que les grèves partielles ne peuvent jamais exonérer l'armateur de responsabilité et en ce qui me concerne, je dirais que seule une grève générale, une grève réelle, effective, peut être exclue et, en conséquence, je proposerais d'ajouter les mots « effective et générale ».

Sir Norman Hill. — Eh bien, Monsieur, ce sont des mots sur lesquels il est très difficile de céder. Nos amis, les chefs des travailleurs, connaissent parfaitement le moyen de conduire une grève ; et c'est de nous attaquer par sections. Ce sera d'abord sur un navire, ensuite ce sera sur un autre navire, et par ce moyen, ils pourront faire une pression effrayante sur tous les autres intérêts. Ils peuvent se maintenir dans les limites de la loi et faire de leur mieux pour ruiner les autres intérêts individuellement. Personne n'a fait attention au vieux plan de la grève générale, et personne n'était responsable s'il y avait une grève générale. Ils le comprennent maintenant et ils modifieront leur tactique en conséquence. Je pense que ce serait une chose très dangereuse de dire qu'il n'y a rien, sauf une grève générale, qui doit être reconnu.

Lord Phillimore. — Très bien, très bien.

Le Président. — Puis-je suggérer au Comité que ce qu'on cherche à éviter, c'est de rendre l'armateur responsable, comme un assureur, de perte causée par l'ingérence d'éléments étrangers.

Sir Norman Hill. — C'est juste.

Le Président. — Et tout ce qu'on cherche, ainsi que je le conçois, est de faire comprendre qu'il ne doit pas être responsable comme un assureur. Est-ce que la Comité accepte (*k*) avec ses modifications ? : « grèves, lockouts ou arrêt ou entrave apportés au travail pour quelque cause que ce soit partiellement ou complètement » ? (*Adopté*).

« (*l*) Emeute ou troubles civils » (*Adopté*).

« (*m*) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer » (*Adopté*).

« (*n*) Défaut, qualité ou vice propre des marchandises » (*Adopté*).

« (*o*) Insuffisance d'emballage » (*Adopté*).

« (*p*) Insuffisance ou imperfection de marques » (*Adopté*).

« (*q*) (?).

Lord Phillimore. — Sur (*q*) je désirerais justement poser une question à Sir Norman Hill. — J'ai examiné l'Harter Act et en me souvenant d'un cas très intéressant dans lequel Lord Mersey, ici présent, était conseil pour une partie, et où je l'étais pour l'autre, je vois que l'Harter Act exonère pour la saisie judiciaire. Je ne trouve pas cela ici, je suppose que cela a été omis à dessein. Je ne veux pas suggérer que cela devrait

être inséré, je voulais simplement être sûr que le Comité n'avait pas l'intention de le mettre.

Sir Norman Hill. — Cela se trouve dans (*h*), Monsieur.

M. Dunlop. — C'est à la fin de « (*h*) Arrêt ou contrainte de princes ».

Lord Phillimore. — Oui, « ou saisie judiciaire », je n'avais pas fait attention au dernier mot.

Le Président. — En ce qui concerne (*q*), le Comité me semble avoir adopté le principe que l'armateur ne doit pas être un assureur contre l'ingérence d'autres parties. S'il en est ainsi, il est difficile de voir comment vous allez supprimer (*q*), comment vous éviterez de l'adopter ? Il a simplement pour but de donner effet général. Donc, est-ce que (*q*) est adopté ? (*Adopté*).

Clause 3. — « Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer ou aucun déroutement autorisé par le contrat de transport ne sera considéré comme une infraction ou une violation du contrat de transport et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant ». Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Clause 4. — « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables en aucun cas pour perte ou dommage causés aux marchandises ou les concernant pour une somme supérieure à £..... par colis ou £..... par pied cubique ou £..... par cwt (suivant déclaration du chargeur insérée dans le contrat de transport, quelle que soit la plus petite somme) des marchandises transportées à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur et insérées au connaissement. La déclaration par le chargeur quant à la nature et à la valeur des marchandises déclarées constituera une présomption mais ne liera pas le transporteur qui pourra la contester ». Je pense que Sir Norman Hill a le premier amendement dont avis a été donné pour cela.

Sir Norman Hill. — Ma première suggestion est de laisser de côté les mots au commencement de la parenthèse « suivant déclaration du chargeur insérée dans le contrat de transport ».

Le Président. — Ensuite, M. Paine a un amendement.

M. W. W. Paine. — Monsieur le Président et Messieurs, En examinant cette clause, il nous a semblé être pratiquement impossible de fixer la somme, je vais vous dire pourquoi. Le

signe £ doit être traduit en francs ou marks ou dollars. Maintenant je supposerai un envoi de Varsovie ; à l'heure actuelle, je crois qu'il faut 7.500 marks pour égaler une livre sterling aujourd'hui, mais tout cela peut être complètement changé dans un an et je ne vois pas comment, dans l'état de désorganisation actuelle des changes, vous pourriez insérer une somme qui conviendrait à toutes les valeurs relatives dans les différents pays, et en conséquence notre amendement était — cela allait assez à l'encontre de l'amendement de Sir Norman Hill — que cette clause devait se lire : « la somme par colis ou par pied cubique, ou par cwt, ou kilo ou autre mesure de capacité ou de poids déclarée par le chargeur et insérée dans le contrat de transport ». Je ne pense pas réellement que vous puissiez faire figurer le montant maximum.

M. Dor. — Je pense que c'est une question tout à fait vitale que vous limitiez la limitation de responsabilité. Si vous ne le faites pas, si vous acceptez les avis qui viennent d'être exprimés, vous pouvez aussi bien terminer immédiatement notre Assemblée et ne rien faire ; au moins en ce qui concerne le Continent, vos Règles n'auront absolument aucune valeur et je vous donne ma parole qu'en France, si vous n'avez pas de limitation à la limitation de responsabilité, personne ne voudra même les regarder, elles sont absolument sans valeur. La façon dont les armateurs traitent cette clause de limitation de responsabilité est la suivante : je vous ai dit que, dans certains de leurs connaissements maintenant, ils admettent responsabilité pour mauvais arrimage, pour mauvaise manipulation, etc.... et qu'ils continuent en mettant à la fin une clause limitant leur responsabilité à 100 francs par colis, et, en certains cas, à 10 francs par colis. Maintenant nos tribunaux — qui, à présent, ont fait volte-face et sont très opposés aux exceptions dans les connaissements alors qu'il y a 10 ans et encore plus, il y a 20 ans, ils étaient très en faveur de celles-ci — ont jugé que la clause de limitation de responsabilité est valable, et nous avons eu récemment un jugement disant que bien que la clause limitant la responsabilité à 10 francs soit une pure farce (ce sont les propres termes du jugement) le Tribunal est forcé de reconnaître sa validité. En conséquence, si vous ne fixez pas une somme, et si vous ne fixez pas une somme suffisamment élevée, toutes vos règles sont absolument une farce. Il est parfaitement inutile de venir et de dire : l'armateur sera responsable pour ceci et cela et pour cette autre chose, et de lui laisser l'échappatoire de dire : Oh, je veux être responsable pour tout cela mais seulement jusqu'à une somme de 5 francs ou de 10 francs.

M. W. W. Paine. — Pardonnez-moi, vous avez mal compris mon amendement tout entier.

M. Dor. — Je viens à la question du change.

M. W. W. Paine. — Mais vous avez mal compris l'effet de cela.

M. Dor. — J'ai compris que l'amendement n'avait pas pour but de fixer une somme quelconque, sauf la somme qui est déclarée dans le connaissement. Ce qui arrive est ceci, c'est que les chargeurs, très souvent, ne déclarent pas les valeurs parce qu'ils craignent de payer la Douane ou craignent de payer des taxes — la taxe de 10 % ou la taxe de luxe ou une des autres taxes — ; pour beaucoup de bonnes raisons, ils ne déclarent pas la valeur et ce que vous devez éviter est le fait que, dans les connaissements où il n'y a pas de valeur déclarée, l'armateur puisse limiter sa responsabilité à 10 francs par colis. En ce qui concerne la question du change, il y a une façon très simple de s'en tirer : je propose que la somme par colis soit de £ 100 parce que c'est une somme qui a toujours figuré dans la plupart des connaissements anglais. Je pense que c'est également une somme qui est prévue dans l'Act Canadien et dans l'Act Australien.

Sir Norman Hill. — Cent dollars.

M. Dor. — Parfaitement, dans beaucoup de connaissements anglais c'est £ 100.

Sir Norman Hill. — Dans beaucoup, £ 20.

M. Dor. — C'était la somme fixée par le projet de loi français. Le projet de loi français la fixe à 2.500 francs — à un moment où le change n'était pas ce qu'il est maintenant — et l'exposé des motifs dit que cette somme est prise d'un grand nombre de connaissements de paquebots réguliers anglais. En conséquence, je propose que la somme devrait être de £ 100. La façon de se tirer de la question du change est fort simple, vous n'avez qu'à dire tout simplement £ 100 or, et alors vous avez une valeur-type, de la même façon que vous dites dans le Traité de Paix tant de millions de marks-or, vous dites tant de livres-or. J'ajoute de plus que cela devrait être limité simplement à une limitation par colis, parce que si vous vous mettez à copier les connaissements (parce que c'est réellement ce que nous sommes en train de faire dans ces Règles — au lieu de faire table rase des connaissements, nous les copions) et que vous disiez tant par colis, ou tant par pied cube, ou tant par cwt, quelle que soit la plus petite somme, vous laissez toujours à l'armateur la possibilité de s'en tirer. Vous avez, par exemple, une caisse con-

tenant quelque chose d'une très grande valeur, mais qui est très petite. Dans ce cas, vous calculez par pied cube. Dans une autre caisse, ce sera encore quelque chose d'une très grande valeur mais de très léger, vous prendrez alors le poids et limiterez la responsabilité de l'armateur suivant le poids. Vous devez prendre des mesures en conséquence, et je pense qu'il est parfaitement raisonnable de dire que l'armateur ne pourra limiter sa responsabilité à moins de £ 100 par colis et par colis seulement, en laissant de côté les pieds cubes et les cwt.

Sir Norman Hill. — Mais, Monsieur, si vous avez une cale pleine de blé, est-ce que cela est un colis ?

M. Dor. — Vous ne pouvez pas limiter votre responsabilité pour du blé, il n'y a pas de limitation de responsabilité pour du blé. C'est pour des colis.

Sir Norman Hill. — C'est par poids, n'est-ce pas ? Vous devez avoir le poids. Pour répondre à la question de M. Paine d'abord. Vous voyez, lorsque nous avons rédigé cela pour le présenter à l'examen, nous avons essayé d'englober deux questions. Puis-je commencer avec la seconde partie de la clause ? La seconde partie de la clause, ainsi qu'elle se présente, répond à ce que M. Paine demande, c'est-à-dire à la convention entre l'armateur et le chargeur au sujet du chiffre à insérer dans le connaissement. Maintenant, Messieurs, il y a un autre point que nous devions englober : Nous devions donner effet à l'Act Canadien et au rapport de l'Imperial Shipping Committee, à savoir que la somme qui est ainsi insérée ne doit pas être inférieure à un chiffre déterminé, et qui a été déterminé, ainsi que M. Dor l'a fait remarquer, dans l'intérêt du propriétaire du chargement. Dans la première partie de la clause, afin de rendre la seconde partie effective, nous devons avoir le chiffre déterminé. En ce qui nous concerne, nous, armateurs, je pense que nous serions parfaitement satisfaits de traiter simplement par colis, c'est-à-dire par expédition ; mais sûrement cela ne serait pas équitable.

M. Dor. — Par colis.

Sir Norman Hill. — Mais nous devons avoir quelque chose en dehors du mot colis. Je pense, Messieurs, que les mots que je propose d'omettre : « comme déclaré par le chargeur et inséré dans le contrat de transport » ont été laissés par erreur avant que nous n'ayons rédigé la seconde partie de la clause. Tant que ces mots subsistent, la seconde partie de la clause est un non-sens. Vous devez avoir un chiffre positif dans la première partie et ensuite dans le second paragraphe laisser le champ

libre aux parties, mais pour protéger les intérêts sur cargaison, le chiffre convenu ne doit pas être inférieur au chiffre fixé. En ce qui concerne le chiffre fixe, il est vrai que dans certains connaissements on est allé jusqu'à £ 100. Cela, je pense, ne s'est produit que récemment par suite de l'inflation extraordinaire des valeurs.

M. Dor. — Dans un connaissement d'avant-guerre.

Sir Norman Hill. — Le chiffre qui figurait anciennement dans le connaissement anglais était £ 20. Aux Etats-Unis, le chiffre communément employé avant guerre était 100 dollars ; il n'est pas dans l'Act, il a été mis dans le connaissement et accepté par les Tribunaux américains comme n'étant pas contraire à l'ésprit de l'Act ; l'Act Canadien porte : 100 dollars.

M. Dor. — Dans les connaissements d'avant-guerre c'était : £ 100.

Sir Norman Hill. — Oui, mais dans un très petit nombre.

M. Dor. — Vous trouverez dans ce journal ce que je disais en 1912, c'était avant la guerre, je citais cette somme de £ 100 qui a été extraite des connaissements anglais.

Sir Norman Hill. — La somme est importante et maintenant en ce qui concerne la relation entre poids, mesure et colis, je pense que quelque chose dans ce genre devrait être inséré. Je pense que le principe qui a été adopté chez nous jusqu'à présent l'a été d'après le principe qu'un colis moyen représente 10 cwt en poids ou 20 pieds cubes. Cela a été pris comme une moyenne. En conséquence, vous voyez, si vous prenez comme base 100, on aura 5 pour le pied cube et 10 pour le cwt. Ce serait la proportion que nous avons l'habitude d'employer. Il n'y a rien de sacré à ce sujet et nous sommes absolument de l'avis de M. Dor que tous nos efforts seront vains si nous n'avons pas l'approbation des armateurs.

M. Dor. — Si vous faites que vous soyez responsables pour moins de £ 20 ou de £ 100 par colis, tous vos travaux seront vains. Si votre Règle est rédigée de telle façon que lorsque le colis est léger ou petit, l'armateur sera responsable pour moins de £ 20 ou £ 100 par colis, alors toute la chose n'a aucune valeur.

Sir Norman Hill. — Mettons £ 20, commençons avec cela.

M. Dor. — Je propose : £ 100.

M. Rudolf. — Je suis d'accord avec M. Dor que c'est réellement une des clauses les plus vitales et une de celles qui présentent peut-être le plus de difficultés dans les Règles qui nous sont proposées.

Le Président. — Puis-je vous interrompre un moment. On me prie d'informer le Comité qu'une proposition est faite de tenir à la suite de la séance d'aujourd'hui la réunion au sujet des chargements sur pont, qui avait été convoquée au Palace Hôtel à 4 h. ½.

M. Rudolf. — Pour reprendre la question : Lorsque j'ai été entendu par l'Imperial Shipping Committee, j'ai été interrogé d'une façon très serrée sur cette question et ce fut un des points les plus difficiles dont j'ai eu à traiter, mais je pense que le moment est venu de bien spécifier qu'il est dans l'esprit de cette Assemblée que, lorsque, comme propriétaires de chargement, nous suggérons une limite maxima, cela ne veut pas dire que si le colis est perdu ce sera la valeur que l'armateur paiera. Cela signifie simplement, jusqu'à cette valeur, si la valeur du colis est supérieure. Si le colis a une valeur inférieure, cette valeur inférieure est la somme qu'il a à payer. Sous le régime de l'Harter Act, des clauses furent insérées « Non responsable pour plus que telle valeur ». Nos Tribunaux interprétèrent cette clause comme étant en contradiction avec les prinpes de l'Harter Act. Les armateurs qui, comme l'a dit M. Dor, surveillent ces choses de très près, insérèrent alors une clause disant qu'entre les parties, la valeur dans le cas de perte devait être agréée comme s'élevant à tant. Cela, nos Tribunaux jugèrent que ce n'était pas une infraction à l'Harter Act. Cela donne aux armateurs la faculté de mettre dans le connaissement, s'ils veulent, £ 1 ou 1 shilling, comme étant la valeur du colis, et c'est cette chose que nous, propriétaires de cargaisons, sommes décidés, si possible, à faire cesser. En l'occurrence, j'ai reçu des instructions que nous devrions suggérer que la valeur réelle de chaque colis devrait être de £ 200. Cela peut paraître un chiffre plutôt élevé, mais je pense qu'il est désirable, sous réserve d'en user avec les armateurs d'une manière raisonnable et juste, que nous fassions entrer dans le maximum de responsabilité le plus de cas possible, afin d'éviter, autant que possible, de créer de nouveaux cas exceptionnels, c'est-à-dire des cas où la valeur devra être déclarée expressément. £ 200 paraissent aujourd'hui un chiffre élevé, mais il n'est pas douteux que les valeurs tendent constamment à baisser et qu'avec le temps l'application de la limite maxima de £ 200 deviendra moins

fréquente. Nous nous sommes trouvés dans une situation tout à fait analogue en temps de guerre. A cette époque, nous autres assureurs, nous avons été en présence de la chose suivante. La responsabilité légale pour les navires en Grande-Bretagne est de £ 8 par tonne. Elle a été fixée à un moment où cela représentait probablement la valeur réelle du navire, mais en temps de guerre, le tonnage monta jusqu'à £ 50 par tonne. Aucune modification ne fut demandée pour cela, et nous n'en demandâmes pas non plus parce que nous nous disions : C'est un état de choses plus ou moins provisoire. La loi continentale et la loi des Etats-Unis étaient dans la même condition ; dans le cas de perte, la valeur dont ils étaient responsables était la valeur réelle de la propriété après la perte, ainsi que le fret en cours. Cela imposait une responsabilité énorme aux chargeurs américains à ce moment, mais nous avons estimé encore que c'était une mesure provisoire. Nous pensons que bien que £ 200 puissent sembler une somme élevée, ce n'est après tout que provisoirement qu'elle sera probablement effective dans sa pleine étendue. Nous pensons en conséquence que c'est une somme raisonnable. En ce qui concerne la question de la limite à fixer, s'il y a lieu, par pied cube ou par cwt, je pense que si nous nous mettons d'accord sur la valeur par colis, nous avons assez de perspicacité commerciale pour décider le pourcentage que cela doit représenter par cwt ou par pied cube.

M. de Rousiers. — Monsieur le Président, Je suis tout à fait d'accord avec M. Dor qu'il doit y avoir une limitation de la limitation de responsabilité et je dois dire que les armateurs, en général, désirent faire des affaires honnêtes et ne cherchent pas, par une espèce de manœuvre, à échapper à une responsabilité qu'ils consentent à assumer. Mais je pense que fixer une somme et être obligé de la fixer en monnaie anglaise, est une chose très difficile pour le moment. C'est ce qu'a fait remarquer le représentant des banquiers. Je tiendrais à dire qu'avec cette somme ainsi fixée, il n'y a pas de relation d'aucune sorte entre le bénéfice possible de l'armateur et la charge imposable éventuellement à l'armateur si quelque réclamation se produit contre lui. Je pense donc qu'on pourrait pallier à ces inconvénients si, au lieu de considérer une somme fixe, vous considériez que tant de fois le fret — je ne m'aventure pas à dire combien de fois, disons cinq, dix fois, disons ce que vous voulez — constitueraient la limitation de responsabilité de l'armateur. Supposons que le fret soit de 100 dollars, ou de 100 francs, ou ce que vous voudrez, si vous prenez dix fois, par exemple, la limite de responsabilité de l'armateur serait de 1.000 dollars ou de 1.000 francs. De la sorte, il y aurait un rapport entre le bénéfice possible de l'armateur et sa responsabilité éventuelle.

Si vous établissez une règle de ce genre, il n'y aura aucun inconvénient du fait que le fret sera prélevé en dollars ou en francs, ou en livres ou en shillings ou en quoi que ce soit, parce qu'il y a toujours le rapport entre la monnaie dans laquelle le fret a été prélevé et la monnaie dans laquelle l'indemnité sera versée au chargeur.

M. W. W. Paine. — Je pense que c'est une très bonne idée.

M. Dor. — Puis-je ajouter un mot ?

Le Président. — Oui, Monsieur Dor.

M. Dor. — Vous voulez, en rédigeant ces Règles, éviter toute nouvelle législation. Je puis vous assurer, en ce qui concerne le Continent, que vous n'éviterez pas de nouvelle législation si vous ne signifiez pas qu'un arrêt bien défini est mis à la pratique actuelle — c'est plus une pratique du Continent qu'une pratique anglaise — d'échapper pratiquement à la responsabilité en ayant une limitation de responsabilité qui soit insignifiante. Par exemple, si vous la limitez au fret, cela est absolument sans effet parce que parfois vous avez une caisse de soie, pour laquelle le fret est de 35 francs, et vous avez dans nos tribunaux des affaires, auxquelles les propriétaires de chargement ont fait allusion et qui sont considérées comme exigeant une législation d'Etat, disant que pour cette caisse de soie, qui vaut 1.000 francs ou même 3.000 francs, on va vous verser 35 francs, ce qui représente le fret entre Marseille et Alger. En conséquence, je pense que c'est très bien d'établir ces Règles pour vous-mêmes — les armateurs britanniques sont fort bien représentés, Sir Norman Hill est très persuasif — mais il n'est pas bon que vous publiiez ces Règles et que personne ne les accepte. C'est une pierre de touche par laquelle on jugera vos Règles. Si vous ne limitez pas d'une façon effective cette limitation de responsabilité, ces Règles n'ont rien de bon. Le système du fret de M. de Rousiers peut être parfait si vous le multipliez par un chiffre très élevé. Si vous dites vingt fois le fret, c'est parfait ; mais si vous dites une fois, deux fois ou trois fois le fret, c'est absolument sans valeur.

En ce qui concerne la question de cubage et du poids, vous devez vous souvenir que vous avez ensuite les mots « quel que soit le plus petit ». C'est un truc d'après lequel l'armateur n'est responsable pratiquement pour rien, parce qu'une caisse de soie ne pèse pas beaucoup, et n'a pas beaucoup de pieds cubes, et lorsque vous avez déterminé votre rapport entre le cubage et le colis, et que vous appliquez ce pourcentage à la valeur des marchandises, cela ne marche pas. Soyez précis, mettez ce que

vous voudrez par pied cube et par cwt, du moment que vous spécifierez qu'en aucun cas, la responsabilité par colis ne sera inférieure à £ 100. Il doit être bien entendu que ce que vous dites au sujet du cubage ou du poids n'influencera en rien la responsabilité par colis ; l'armateur ne pourra dire : « Voici un colis qui est perdu, mais je ne suis pas responsable pour £ 100 parce que le colis ne pèse que tant de livres ; en conséquence, je ne suis responsable que pour £ 3.15.3. » Vous devez bien spécifier cela.

L'honorable John McEvan Hunter. — Monsieur le Président, Je pense que nous pourrions peut-être adopter la suggestion de l'orateur qui m'a précédé à ma droite, M. de Rousiers, et voir si nous ne pourrions trouver quelque multiple que nous pourrions adopter. Cela me semble résoudre le problème de la monnaie, de la valeur future et de toutes les difficultés qui ont été soulevées par le dernier orateur. Si nous pouvons soumettre la question à une commission ou à une discussion entre nous, je pense que nous pourrions trouver là la solution des difficultés avec lesquelles nous sommes aux prises. Je suis parfaitement d'accord que nous devons fixer un maximum, et fixer un maximum élevé. Cela ne signifie pas que pour un paquet de petite valeur on touchera une somme supérieure à sa valeur, mais la protection qu'a réclamée le dernier orateur, et que j'estime devoir être donnée, pourrait être déterminée et sauvegardée en fixant un maximum aussi élevé que possible.

Le Président. — Je ne sais si le Comité pense pouvoir discuter avantageusement le détail de cette question cet après-midi ou s'il ne pense pas qu'il serait pratique et peut-être même recommandable, puisque nous devons reprendre cette partie de notre travail demain matin, de laisser en suspens la clause 4 jusqu'à demain matin, afin que les parties intéressées puissent voir si elles peuvent trouver un moyen de s'arranger. Est-ce que le Comité serait de cet avis ? (*Adopté*).

Maintenant ce que je voulais, c'était de demander au Comité de siéger jusqu'à 5 heures et de terminer l'article IV. J'ai l'impression que, sauf pour cette question de la clause 4 de l'article IV, nous pourrions faire les deux choses. Il y a le second paragraphe de la clause 4, mais peut-être ferions-nous mieux de laisser de côté la clause 4 tout entière.

Clause 5. — « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommages ayant trait aux marchandises si la nature ou la valeur de celles-ci ont été faussement déclarées par le chargeur, à moins que cette déclaration ait été faite par inadvertance ou erreur. »

M. McConechy. — La seule modification que je voudrais suggérer est en ce qui concerne le mot « faussement ». Je n'aime pas beaucoup ce mot et je voudrais le changer en « volontairement ». « Si la nature ou la valeur de celles-ci ont été volontairement mal déclarées. »

Le Président. — « Si la nature ou la valeur de celles-ci ont été volontairement mal déclarées ». Est-ce cela ?

M. McConechy. — Oui.

M. W. W. Paine. — En laissant de côté les mots à la fin.

Lord Phillimore. — Oui.

M. McConechy. — En laissant de côté les mots à la fin.

Le Président. — Il est proposé par M. McConechy que la clause se lise de la façon suivante : « Ni le transporteur, ni le navire ne seront, en aucun cas, responsables pour perte ou dommage causés aux marchandises ou les concernant, si le chargeur a fait une déclaration volontairement erronée de leur nature ou de leur valeur » et arrêter ici.

M. McConechy. — Oui.

Le Président. — Que dit le Comité à ce sujet ? Est-ce adopté ?

Sir Alan Anderson. — Est-ce tout à fait bien, Messieurs. S'il y a eu déclaration erronée de valeur....

Le Président. — S'il y a eu déclaration erronée volontaire.

Sir Anderson. — Je sais, mais c'est au mot « volontaire » que je fais une objection. Si la valeur a été faussement déclarée, alors sûrement le navire ne doit pas être responsable.

M. McConechy. — J'essaye de me débarrasser de votre mot « faussement ».

Sir Anderson. — Je le sais, mais si vous faites une erreur — il est à peu près incroyable que vous deviez en faire une — mais si vous faites une erreur et que vous mettiez une valeur fausse, est-ce que le navire devra être responsable ?

Sir Norman Hill. — Sir Alan Anderson appréciera que

la clause dont nous nous occupons maintenant prive le propriétaire de cargaison de toute réclamation. Si la valeur a été déclarée inexactement, mais de bonne foi et par simple erreur, alors le propriétaire de la marchandise peut réclamer la valeur réelle jusqu'à la limite. Il ne réclame pas la limite quelle que soit la valeur réelle des marchandises. Il ne peut pas aller au-dessus de la limite.

Sir Alan Anderson. — Oui, je vois.

Le Président. — Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Clause 6. — « Les marchandises de nature inflammable ou explosive ou de nature dangereuse, à moins que le transporteur, capitaine ou agent du transporteur n'ait consenti à leur embarquement, pourront, à tout moment avant leur délivrance, être détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité pour le chargeur, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage directement ou indirectement causé ou résultant de leur embarquement. »

Sir Norman Hill. — Messieurs, nous suggérons que la nature et le caractère des marchandises soient déclarés par écrit par le chargeur au transporteur, avant embarquement. Vous voyez, Monsieur, comme la clause se présente maintenant, que c'est « à moins que le transporteur, capitaine ou agent du transporteur, n'ait consenti à leur embarquement ». Nous traitons là une question très sérieuse et importante en ce qui concerne non seulement ces marchandises, mais en ce qui touche à la sécurité de tout le navire et de toute la cargaison et il ne doit y avoir aucun doute sur le point de savoir si le consentement a été donné.

Le Président. — Cela signifie, Sir Norman Hill, n'est-il pas vrai, que nous appelons consentement le consentement donné après connaissance des faits résultant de la déclaration faite par la personne qui les connaissait.

Sir Norman Hill. — C'est parfaitement cela.

Le Président. — J'ose dire que le Comité accepte cette opinion, si M. McConechy y consent.

M. McConechy. — Je n'y consens pas. C'est une clause qui a été considérée très soigneusement par mon Comité et notre Président est justement un exportateur de produits chimiques et il voulait définir d'une façon quelconque que le

nom du chargement que vous embarquez indique s'il est exceptionnellement dangereux ou non. Par exemple, une cargaison tout à fait ordinaire peut, à un certain moment, devenir inflammable. Je crois que sous certaines conditions chimiques, la farine peut être inflammable. Devrez-vous faire une déclaration écrite de choses comme celles-ci.

Le Président. — Personne n'a jamais suggéré que la farine fût explosive ou vicieuse ou spécialement dangereuse.

M. McConechy. — Je suis d'accord sur ce point mais ce que je veux dire est ceci : je suppose que la signification de cela est qu'un chargeur de produits chimiques, qui sont généralement considérés comme dangereux, doit envoyer un certificat en même temps que son chargement, au sujet du caractère des marchandises. Telle est la signification de cela, n'est-il pas vrai ?

Lord Phillimore. — Eh bien, il doit faire une déclaration de la nature et du caractère des marchandises, et n'a pas à donner un certificat qu'elles ne sont pas inflammables. Il doit dire que c'est de l'acide sulfurique ou quelque chose de ce genre.

M. McConechy. — Donc c'est simplement une déclaration des marchandises que vous embarquez, qui se suffit à elle-même.

Sir Norman Hill. — C'est tout.

M. McConechy. — C'est tout ce qui est compris dans la clause ?

Le Président. — Oui. La question est que ces mots en rouge soient insérés. Je crois comprendre que c'est adopté (*Adopté*). Ensuite, après le mot « dommage » que les mots « et frais » soient insérés. Cela me semble être une question de rédaction. Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Ensuite, à la fin de la clause, ces mots « si de telles marchandises embarquées avec le consentement du transporteur devenaient un danger pour le navire ou la cargaison, elles pourraient de même façon être détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité pour le chargeur ». Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Clause 7. — « Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de tous ou de l'un quelconque de ses droits et exonérations prévus par cet article pourvu que cet abandon soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur ». Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Très bien ; maintenant, je pense en ce qui concerne l'examen

de ces Règles que nous sommes arrivés à l'heure du jour où nous pouvons raisonnablement suggérer au Comité que nous pourrions reprendre notre travail demain matin. Serait-il agréable au Comité de se réunir à 9 h. ½ demain matin pour reprendre ses travaux ? (*Adopté*).

Donc, nous allons nous ajourner jusqu'à 9 h. 30 demain matin. Avant que nous nous séparions, nous devons nous rappeler qu'il y a une séance de la Commission de Rédaction et qu'il sera nécessaire qu'elle se réunisse aussitôt après la clôture de la discussion détaillée des Règles, de façon à pouvoir présenter son rapport au Comité pour l'examen et la décision du Comité sur ce rapport en temps opportun, pour permettre au Comité de faire un rapport à l'Association. Je pense que cela sera considéré et que vous voudrez bien vous mettre d'accord sur la constitution de la Commission et déterminer les fonctions de cette Commission.

Dr Bisschop. — Puis-je annoncer qu'en ce qui concerne l'article suivant, M. Paine a proposé un nouvel article. Je n'avais pas de copies suffisantes pour les faire circuler ce matin, mais cet après-midi, il y aura un nombre suffisant de copies de sorte que chacun pourra en avoir. Si quelques-uns d'entre vous désirent en avoir ce soir, je prendrai soin qu'elles soient déposées sur la table si vous voulez venir quelques minutes après la clôture de la réunion. C'est l'amendement de M. Paine. Il propose un nouvel article V au lieu de la clause que nous avons laissée en suspens (Clause 4 de l'article III).

Le Président. — J'ai interprété que le désir du Comité était que notre premier devoir ici est de terminer nos délibérations sur ces Règles (*Oui*). Je sais parfaitement que la question de chargement sur pont est toujours à discuter ; mais nous ne devons pas, me semble-il, nous occuper des questions générales en restreignant le temps nécessaire à une discussion afin de faire une tentative incomplète pour aller à une autre question (*Très bien, très bien*). Je déclare la séance levée.

(*La séance est levée*).

Procès-verbal de la troisième journée, au Palais de la Paix à La Haye, le jeudi 1er septembre 1921

Le très honorable Sir Henry E. Duke *au fauteuil présidentiel.*

Dr Bisschop. — Monsieur le Président et Messieurs, Le Président a décidé que nous devions, cet après-midi, avoir une séance du Comité de Rédaction. Or, vous savez que le Président se pique d'être de première force à rédiger, et même d'être plus fort que Sir Norman Hill (*Rires*).

Le Président. — Je n'ai pas donné au Dr Bisschop la permission d'adresser la parole au Comité pour qu'il puisse porter de faux jugements sur le Président (*Nouveaux rires*).

Dr Bisschop. — Nous n'avons pas besoin d'une commission aussi nombreuse que celle que nous avons appelée la Commission Exécutive.

Le Président serait désireux de voir se réunir dans sa chambre, à 3 h., au Palace Hôtel, les personnes suivantes : Sir Norman Hill, M. Léopold Dor, M. McConechy et M. Paine, qui, à eux quatre, vont préparer le projet qui doit être rédigé pour demain matin.

Le Président. — Je n'avais pas prévu ce que le Dr Bisschop a si aimablement envisagé, de me confier la présidence ; mais il est de fait que douze ou quatorze personnes ne peuvent rédiger (*Très bien, très bien*). Tous ceux qui sont au courant de la chose savent qu'un seul homme peut rédiger, et que s'il est interrompu lorsqu'il rédige, sa rédaction a de grandes chances d'être compromise. Maintenant, il est très désirable que nous ayons la plus forte commission possible afin d'être sûrs que la totalité de la commission entre dans l'esprit du travail qui est fait ; mais nous avons discuté les questions principales ici, et, en ce qui concerne le travail de rédaction, il me semble qu'avec un petit nombre de membres ayant la confiance des divers intérêts en jeu, le Comité de Rédaction, en tout cas, arrivera à un résultat. Je suis sûr que tout armateur ou chargeur reconnaîtra qu'il pourra rester assis pendant une journée pour rédiger un projet, et, s'il n'en a pas la pratique, arriver en fin de compte à de la confusion dans son esprit, car le sujet est devenu inépuisable. C'est pour cette raison que j'ai dit au Dr Bisschop

que je pensais que la Commission de Rédaction à réunir cet après-midi devrait, de préférence, être en nombre aussi petit que possible (*Très bien, très bien*). Si j'étais sûr qu'un rédacteur quelconque du Comité connût réellement les sentiments de tout le Comité, je recommanderais très fortement au Comité de laisser ce rédacteur faire seul le travail, si le Comité avait confiance en son intégrité (*Très bien, très bien*). Je ne suis pas sûr qu'il y ait de rédacteur qui, à lui seul, connaisse assez de la totalité du sujet compliqué pour pouvoir en assumer la charge. Le Dr Bisschop vous a lu les noms de personnes dont j'ai discuté les noms avec lui. Les noms que nous avons envisagés dans le cours de cette discussion entre président et secrétaire du Comité, pour voir si nous pouvions arriver à un mode pratique de rédiger, furent les suivants : Sir Norman Hill, d'office ; M. McConechy, parce qu'il a été l'un des auteurs du projet primitif ; M. Paine, parce qu'il est non seulement le représentant des banquiers anglais, mais un homme, je puis le dire en sa présence, hautement compétent en travaux de ce genre ; M. Léopold Dor, qui possède une grande pratique dans ces sortes de questions ; et le Dr Knottenbelt, qui représente l'opinion hollandaise, et qui s'est également assuré l'assentiment d'autres intérêts du Continent. Ils sont donc cinq : Sir Norman Hill, M. McConechy, M. Paine, M. Léopold Dor, M. Knottenbelt. Si des personnes pensent maintenant que le travail de rédaction, dans une manière qui assurera la confiance du Comité, sera mieux exécuté en substituant d'autres noms ou en ajoutant des noms, j'espère qu'elles le diront. Je suis sûr que le Comité reconnaîtra que j'ai pour seul objet d'atteindre le résultat auquel nous tendons tous. S'il y a un nom qui doive être omis, ou une substitution qui doive être faite, j'espère qu'on le dira. S'il n'y en a pas, je demanderais au Comité d'autoriser ces personnes à donner corps, en mots appropriés, aux conclusions auxquelles elles estiment que le Comité en est arrivé dans ses discussions, en tant qu'elles ne sont pas représentées effectivement dans le langage du projet (*Très bien, très bien*). On propose le nom de M. Carlsson. M. Carlsson est un représentant des intérêts scandinaves. Les intérêts scandinaves ne sont pas représentés directement. Si le Comité y consent, j'ajouterais le nom de M. Carlsson à la liste (*Adopté*).

Puis-je considérer comme admis que, dans cette forme, le Comité est prêt à confier à cette Commission de Rédaction le soin de donner corps, en un langage approprié, aux conclusions auxquelles nous sommes arrivés hier, mais qui ne sont pas actuellement mises en une forme concrète ? (*Adopté*).

Le Président de l'Association m'autorise à dire que les mémoires sur « *Réforme de la Réglementation internationale de l'Assurance et de l'Avarie commune* », par le Dr Lind ; « *Assu-*

rance Maritime Internationale », par le Dr de Castro ; « *Continuous Voyage* », par le Dr Sieveking ; « *Hommes de loi internationaux et lois de la guerre navale* », par M. Jelf, seront lus au Grand Hall ce matin.

Hier après-midi, le Comité s'est trouvé dans une espèce d'impasse en raison de la divergence d'opinion sur l'Article IV, clause 4, imposant limitation de responsabilité. Je pense qu'il y avait un sentiment général que le langage du projet avec les amendements proposés, et même sans les amendements proposés, n'était pas tout à fait aussi clair que le Comité l'eût désiré. Sir Norman Hil avait soulevé la question, à ce moment-là, et il m'a remis ce matin une autre solution pour les amendements proposés, qu'il a développés hier. Je pense qu'il est désirable que j'en fasse la lecture au Comité. Sir Norman Hill propose d'omettre le premier paragraphe dans le n° 4 et d'y substituer le paragraphe suivant : « A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant l'embarquement des marchandises et n'aient été insérées dans le connaissement, ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables, en aucun cas, pour perte ou dommage survenant aux marchandises au delà de (*a*) une somme égale à tant de fois » — il a laissé cela en blanc — « le fret prélevé pour transport par mer des marchandises perdues ou avariées déterminé sur la base d'après laquelle le taux du fret est calculé dans le contrat de transport, ou (*b*) la valeur desdites marchandises, quelle que puisse être la plus basse de ces deux valeurs ». Telle est la proposition amendée de Sir Norman Hill. Cela fournira une nouvelle base pour la discussion, mais le principe qui y est contenu a été discuté hier. Je pense que puisque c'est Sir Norman Hill qui s'était chargé de vous présenter l'amendement qui est à l'examen, il est en droit de demander la permission du Comité de remplacer sa précédente proposition par celle-ci. La question est de savoir si Sir Norman Hill est autorisé par le Comité à faire une proposition en remplacement de celle qu'il avait d'abord formulée. Le Comité accepte-t-il ? (*Accepté*).

Je donne la parole à Sir Norman Hill. Je puis dire, afin que Sir Norman Hill le sache, que M. Dor a donné avis d'une proposition que la limitation soit une limitation à une somme non supérieure à £ 100 or, de façon à ce qu'il soit stipulé que la limitation de responsabilité soit fixée à une somme de £ 100 or par colis ; et M. Dor supprimerait la solution du mode de calcul par pied cube ou par cwt. Je mentionne cela parce qu'il est très désirable, au moment où la discussion va reprendre, que le Comité sache quelle va en être la direction.

Sir Norman Hill. — Merci, Monsieur. Donc, Monsieur le

Président, je pense que nous sommes tous d'accord sur ce point, à savoir qu'en cas de perte, la responsabilité se limite à la cargaison. Le propriétaire de la cargaison ne doit pas recouvrer plus que le montant de sa perte. Nous sommes tous d'accord sur ce point. Nous avons à choisir les mots appropriés, à savoir : si c'est la valeur « cif » qui, je le suppose, serait la plus appropriée pour les marchandises manufacturées qui sont exportées ou si c'est la valeur marchande qui, je le suppose, serait la plus appropriée pour les produits qui sont importés ou si nous pouvons prendre l'une ou l'autre de celles-ci, la valeur de facture ou la valeur marchande. Je pense que c'est le seul point sur lequel nous ayons à nous mettre d'accord afin d'être sûrs que le propriétaire de cargaison ne fasse pas un bénéfice de sa perte ; aucun de nous ne le veut et aucun de nous ne veut que l'armateur paye plus que la perte réelle. De la sorte, une de ces deux solutions est une simple question. L'autre point est beaucoup plus difficile. Nous avons, en rédigeant le Code pour qu'il vous soit présenté, examiné la pratique que les pays en général ont suivie — (Monsieur Dor dit, ont peut-être à tort) —, la pratique des connaissements, et cette pratique consistait à mettre un chiffre calculé d'après le poids, la mesure ou par colis : c'est ce que nous avons fait. J'avoue que nous ne savions pas quel chiffre mettre, aussi l'avons-nous laissé en blanc. La pratique a varié beaucoup. Autant que je sache, le premier Code qui contenait un chiffre bien défini était le Code Canadien et ce chiffre était de $ 100. Les 100 dollars ont été pris de la pratique, qui, je crois, avait été établie aux Etats-Unis et qui avait été reconnue par les Tribunaux des Etats-Unis comme n'étant pas en opposition ou en contradiction avec l'Harter Act. En pratique, nous avions l'habitude de mettre $ 100, dans les connaissements qui étaient soumis à l'Harter Act. Le Canada a trouvé cette pratique en vigueur, et le Canada a pris $ 100. Maintenant, la pratique s'est étendue et il y a une diversité de pratiques et de sommes. La plus haute somme que je connaisse a été mentionnée par M. McConechy et elle se trouve dans un connaissement oriental, qui a été jusqu'à £ 200. Mais il est très important de se rappeler la condition à laquelle est soumise ce connaissement. Le chiffre est un chiffre très favorable, £ 200, pour la cargaison ; mais il est soumis à cette condition que si, en fait, le colis vaut plus que 200 livres et que ce fait n'est pas dévoilé et déclaré au moment de l'embarquement, il n'y a pas de réclamation du tout ; vous n'obtenez rien du tout.

M. McConechy. — Cela n'existe que dans un seul connaissement.

Sir Norman Hill. — Cela existe dans le seul connaissement qui soit allé à la somme maxima.

Le Président. — Puis-je demander, Sir Norman Hill, si c'est un connaissement sanctionné par les Etats-Unis comme conforme à l'Harter Act.

Sir Norman Hill. — Non, Monsieur ; il est employé dans le Royaume-Uni pour les expéditions à destination de l'Extrême-Orient, qui ne sont pas soumises à l'Harter Act. Je suis d'accord que ce connaissement ne serait pas sanctionné pour le commerce avec les Etats-Unis ; mais telle est la condition qui a été imposée pour l'insertion de la somme maxima. Les lignes régulières disent et elles disent très franchement : nous devons connaître la valeur des colis ; lorsque nous la connaissons, nous assumerons responsabilité pour eux et nous prendrons des dispositions spéciales pour leur transport en sécurité ; mais si l'on ne nous donne pas de chance de prendre ces dispositions spéciales, c'est votre faute et vous n'aurez rien. Nous ne nous proposons pas, et nous ne nous sommes pas proposé, en rédigeant ce Code, d'y insérer une clause de ce genre. Ensuite, la grande difficulté pour fixer la somme est la question de la monnaie ; il me semble qu'il serait absolument inéquitable de la fixer en livres sterling payables en or. Je pense que ce serait éminemment arbitraire et éminemment injuste pour certains autres pays, aujourd'hui ; il peut y avoir d'autres pays demain. Cela serait absolument incertain. Quelle serait la responsabilité qui incomberait à l'armateur ? Si vous devez avoir une somme et si vous pouvez vous mettre d'accord sur la monnaie dans laquelle elle doit être payée, vous ne pouvez, je pense, adopter la suggestion de M. Dor et avoir simplement un chiffre. Supposons, par exemple, que vous preniez £ 100, comment voudriez-vous appliquer cela à une cargaison de blé en sacs, je n'en vois pas le moyen. Vous obtiendriez des chiffres ridicules. Je ne vois pas comment vous pourriez l'appliquer. Maintenant, je pense que la Commission qui a rédigé ce Code pour le présenter à cette Assemblée, Commission dont je fais partie, a dû réfléchir que la suggestion faite dans cette salle hier n'était pas venue à notre esprit : c'est la suggestion de M. de Rousiers disant que nous devrions rendre la somme dépendante du fret.

Le Président. — Excusez-moi de vous interrompre, Sir Norman Hill, il s'agit, ainsi que je le comprends, de rendre la somme dépendante du fret lorsque le chargeur n'a pas jugé opportun de déclarer une valeur.

Sir Norman Hill. — Absolument, Monsieur. Laissez le chargeur libre de déclarer sa valeur, laissez-le déterminer, avant embarquement, s'il doit payer un fret supplémentaire ; tout cela est convenu ; absolument libre ; laissez-le fixer toute valeur qui

lui plaira. S'il ne le fait pas, nous faisons la valeur dépendante du fret et nous nous débarrassons de toutes ces clauses, dont M. Dor a dit fort à propos : « Mes amis en France ne les comprendront pas ou, s'ils les comprennent, ils penseront tout simplement que c'est la reproduction d'un connaissement dans sa plus mauvaise forme ». Nous nous débarrassons de toutes ces questions de savoir s'il faut prendre comme base les mesures, les poids ou le colis. Nous disons : prenez le fret comme il est calculé pour le connaissement. Si c'est un fret de tant par cwt, c'est-à-dire calculé d'après le poids, c'est le fret. S'il est calculé d'après la mesure, c'est le fret que vous prenez. S'il est calculé par colis, c est le fret que vous prenez. Donc, si nous pouvons accepter cela, la seule question est de savoir par quel coefficient nous multiplierons le fret. M. de Rousiers a suggéré que si l'armateur était pénalisé jusqu'à 6 ou 10 fois son fret, ce serait une pénalisation équitable et raisonnable. Je ne sais pas très bien si nous avons besoin d'une pénalisation ; nous voulons une indemnité pour le chargement ; mais il est parfaitement évident, je pense, que ce n'est pas le désir du propriétaire de chargement de faire de l'armateur un assureur. Le chargeur pourrait désirer obtenir de l'armateur une police d'assurance gratuite, mais il sait qu'il ne l'obtiendra pas, et il sait que si une valeur trop élevée est affectée à la cargaison, alors nécessairement son fret sera calculé en raison de deux considérations. La première sera les services rendus par l'armateur en tant que transporteur, cela dépendra du poids ou du volume de la marchandise transportée et de la distance à laquelle elle devra être transportée et d'autres éléments de ce genre. L'autre considération sera inévitablement la valeur de la marchandise, si quelque chose lui arrive, et cela constituera une formule toute nouvelle de calcul pour l'armateur. La caisse ou le colis est exactement le même en apparence ; elle est fermée exactement de la même façon ; elle prend la même place dans le navire ; elle doit être transportée à la même distance. Dans une caisse il peut y avoir du coton ; dans une autre caisse, de la soie. Si l'armateur doit se transformer en assureur, inévitablement l'un des éléments qui lui serviront à estimer le fret sera la valeur. Est-ce de la soie ou est-ce du coton ? Maintenant, nous savons d'après le travail que nous avons fait aujourd'hui que le chargeur devra continuer à s'assurer contre les risques de navigation et nous croyons et nous pensons que le chargeur conviendra que cela serait simplement une double assurance dans une certaine mesure.

Maintenant, Messieurs, le chiffre de M. de Rousiers, je pense, était suffisant au point de vue de la pénalisation ; était-il suffisant de l'autre point de vue, à savoir de l'indemnité ? J'en doute quelque peu et ce que je voudrais suggérer, est que nous adoptions cette façon de faire, et au lieu de dire 10 fois le

fret que nous disions 20 fois le fret. Vous auriez, en réalité, un chiffre très élevé certainement pour les longs voyages. Il a été suggéré que si c'était un voyage de traversée de la Manche, 20 fois le fret serait une très petite affaire. D'accord. Le fret est une petite affaire, mais il ne peut constituer une assurance et si vous voulez avoir les deux choses, transport et assurance, vous devrez payer pour les deux choses et alors nous en revenons à la question que nous connaissons tous par expérience, que la perte et l'avarie n'est pas 1 % — n'est pas ½ % ; je doute même qu'elle soit d'un 1/4 %. Est-il sage d'établir un Code en vertu duquel, par exemple, les chargeurs paieront un peu plus de fret sur 100 envois, afin de pouvoir réclamer dans le cas où le centième envoi subirait des dommages ? Est-ce une bonne affaire ? Nous voulons encourager le commerce d'outre-mer ; plus il se développe, meilleur cela est pour les chargeurs. Nous croyons que cela serait une mauvaise affaire, cela n'encouragerait pas et ne faciliterait pas le commerce d'outre-mer, cela ne le rendrait pas meilleur marché.

La question de la monnaie est une grande question. Je suis tout à fait d'accord avec l'objection de M. Dor pour les calculs à établir ; mais il n'y a pas de calcul à établir, si vous dites que la limite est de vingt fois le fret tel qu'il est calculé dans le connaissement. Vous avez un simple calcul à faire, vous avez un chiffre très simple et vous avez une somme qui est exprimée dans la monnaie de la personne qui était responsable, et dans la monnaie du propriétaire du chargement. Si le chargement est expédié de France, le fret est exprimé en francs et la valeur de la cargaison est exprimée en francs, et l'indemnité est calculée sur cette base ; s'il est expédié d'Angleterre et que ce soit en £, c'est cette base qui sera appliquée.

Maintenant, Monsieur, je pense qu'il est très important que nous menions cette clause à bonne fin et que nous le fassions en plein accord. Nous étions très intéressés en la rédigeant non seulement du point de vue des armateurs britanniques, mais aussi du point de vue de tous nos confrères armateurs, et je pense que sur ce point — et j'espère sur tous les autres points — nous avons toujours considéré que si nous devons faire une série de Règles, ce sont les armateurs de tous les pays qui doivent y collaborer. Je pense que nous y avons toujours fait attention.

Avec ces remarques, j'ai l'honneur de proposer l'amendement substitué. Je voulais expliquer, Messieurs, que j'en ai simplement modifié la première clause. Je propose de laisser les mots : « La déclaration du chargeur quant à la nature et à la valeur des marchandises déclarées constituera, sauf preuve contraire, une présomption, mais ne liera pas le transporteur qui pourra la contester », et de garder également : « Par conven-

tion entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus taxé ». Je propose de garder ces deux phrases et si je fais une substitution c'est simplement pour la phrase que M. Dor a critiquée comme donnant lieu à un calcul plutôt difficile.

Le Président. — La question est qu'au lieu des mots des six premières lignes du 1er paragraphe, clause 4, les mots en rouge soient insérés. Je donne la parole à M. Dor.

M. Dor. — Je crains que nous en soyons arrivés à la question qui peut être la pierre d'achoppement. Il est très important, si ces Règles sont adoptées ici, qu'elles soient également adoptées non seulement par les armateurs, mais également par les divers chargeurs du Continent et précisément cette question de la clause de limitation de responsabilité est la question sur laquelle les chargeurs, les Chambres de Commerce, etc.... sont extrêmement soupçonneux parce qu'ils savent par expérience que c'est toujours par cette clause de limitation de responsabilité que les armateurs ont pu échapper à l'effet de toute concession qu'ils avaient faite aux chargeurs. Si nous allons à eux avec autre chose qu'une clause de limitation de responsabilité bien claire de £ 100, sans rabais, si nous leur présentons autre chose, je suis absolument certain qu'ils refuseront purement et simplement de la prendre en considération et réclameront la législation.

C'est une question de principe que je veux rappeler au Comité. Sir Norman Hill a parlé de pénaliser l'armateur, mais ce n'est pas du tout la question (*Très bien, très bien*). Il faut se souvenir que la clause de limitation de responsabilité est une faveur exceptionnelle accordée à l'armateur et dont il est seul à profiter. Le transporteur par chemin de fer n'en profite pas.

Sir Norman Hill. — Si.

M. Dor. — Non. Si j'envoie un colis de soie de Lyon à Alger, et que la caisse se perde au cours du transport par voie ferrée jusqu'à Marseille, la Compagnie de Chemins de fer doit rembourser la valeur totale de la caisse, et elle n'a pas le droit de mettre, dans sa lettre de voiture, de limitation quelconque de responsabilité. Si cette caisse va de Marseille à Alger, alors l'armateur a le droit de limiter sa responsabilité. Il n'est pas question de pénaliser l'armateur, il est simplement question que nous voulons le rendre responsable pour les marchandises qu'il transporte ; nous voulons le rendre responsable pour la négligence de ses préposés dans l'arrimage et la manipulation de la

cargaison (*Très bien, très bien*). Lorsque la caisse est perdue par la négligence de ses préposés, pourquoi ne serait-il pas responsable pour la totalité de la valeur de cette caisse ? Il dit : « Mais je ne puis être responsable jusqu'à une somme illimitée. Si vous envoyez des diamants ou des fourrures et si vous ne dites rien à leur sujet, je ne puis être à même de me rendre compte lorsque la caisse est perdue que je vous dois £ 100.000 ». D'accord. En conséquence, nous consentons à ce que vous soyez protégés contre des valeurs excessives dont vous ne connaissez rien. C'est tout, c'est déjà vous faire une très grande concession que de dire qu'en aucun cas vous ne serez responsables pour plus de £ 100 par colis, même si ce colis vaut £ 200, et s'il a été perdu par la négligence de vos préposés.

Maintenant vous dites : « Oh, nous allons multiplier le fret ». Tout d'abord, permettez-moi de vous dire avec tout le respect voulu, que tout ce qui peut être proposé par les armateurs au sujet de cette clause de responsabilité, par le simple fait que cela est proposé par eux, sera considéré comme tout à fait sujet à caution (au moins dans mon pays) par les Chambres de Commerce, et je vais vous en dire la raison. C'est parce que nous avons jugement après jugement dans lesquels il est dit que l'armateur est responsable pour telle et telle chose et vous trouvez par la suite : « mais il ne sera responsable que jusqu'à 100 francs » ou « jusqu'à 10 francs » et si vous lisez les rapports qui ont été édités par les différentes Chambres de Commerce françaises (car alors qu'en Angleterre l'agitation à ce sujet n'a pris naissance que dans les trois ou quatre dernières années, chez nous en France elle dure depuis les 20 dernières années — nous avons commencé en 1902 — et il existe à peine une Chambre de Commerce en France qui n'ait fait un ou plusieurs rapports sur ce sujet) vous trouverez que c'est sur ce point qu'elles sont spécialement soupçonneuses. En outre, elles ont plusieurs raisons très bonnes pour se méfier. M. de Rousiers nous disait l'autre jour, lorsque je vous exposais qu'il n'y avait pas de liberté de contrat, qu'en France vous avez un connaissement où, après toutes les exceptions, il y a une clause spéciale d'assurance, par laquelle l'armateur s'engage moyennant un léger supplément de fret ou une légère prime d'assurance à supprimer toutes les exceptions et à répondre pour la négligence de ses préposés, et il a dit : Voyez, nous avons offert les deux systèmes et les chargeurs n'ont pas accepté le système qui les assurait complètement. Il peut vous intéresser de savoir de quelle façon ils sont complètement assurés : Un Monsieur ayant à envoyer une automobile d'Alger à Marseille a pris cette clause d'assurance et a payé le fret supplémentaire. L'automobile fut mise sur le pont et fut mal arrimée ; au lieu d'être attachée par le haut, elle fut attachée par le côté gauche ; elle

s'est détachée et a subi des avaries. A l'arrivée à Marseille, l'affaire fut portée devant le Tribunal et les armateurs, la Compagnie Transatlantique, admirent que l'avarie avait été causée par mauvais arrimage. Mais ils dirent ensuite : « Aux termes de la clause numéro tant de notre connaissement, nous sommes en droit de mettre l'automobile sur le pont sans demander le consentement du chargeur et sans lui en donner avis. Suivant les clauses de la police d'assurance, lorsque quelque chose est sur le pont, nous ne sommes responsables que pour la perte totale. En conséquence, comme armateurs, nous avons mis votre automobile sur le pont et nous ne sommes responsables pour rien ; comme assureurs, nous ne sommes pas responsables parce que votre automobile est sur le pont, et en conséquence nous ne sommes pas responsables pour négligence en raison de cette perte. Tel fut le système de défense adopté par la Compagnie Transatlantique. Elle fut condamnée par le Tribunal de Marseille et par la Cour d'appel d'Aix de la façon la plus sévère. La Cour d'appel d'Aix alla jusqu'à dire qu'il était presque déshonnête d'adopter un tel moyen de défense. Malgré cela, la Compagnie alla en cassation et j'apprends que le pourvoi a été admis et je suppose qu'elle obtiendra la cassation de l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix et son infirmation. C'est pourquoi les chargeurs n'ont pas confiance dans ces divers connaissements parce qu'ils savent qu'ils sont conçus de telle façon que l'armateur pourra toujours s'en tirer d'une façon ou d'une autre. La question est que nous allons maintenant nous présenter à eux et leur dire : « Voici que les armateurs britanniques d'accord avec les représentants des Chambres de Commerce Britanniques ont fait un accord sur ces conditions et nous vous demandons de faire cesser le mouvement en France en faveur de la législation et d'accepter ces conditions ». Ils ne les accepteront pas à moins que vous n'ayez obtenu, d'une façon précise, la limitation de £ 100 par colis. J'apprends que la personne qui représente ici les intérêts des chargeurs demande £ 200. Je suggère que £ 100 serait une honnête transaction, en raison de la question de l'or.

La question de la monnaie n'est pas le moins du monde difficile. Les armateurs l'ont saisie au passage, en l'espèce, tout simplement parce qu'ils savent que quelque convention qu'ils fassent au sujet de la négligence de leurs préposés, etc...., tout cela n'aura aucune conséquence pour eux à condition qu'ils se réservent cette porte de sortie, cette ceinture de sauvetage, qu'est la clause de limitation de responsabilité ; et avec une grande habileté, ils se sont saisis de cette question de la monnaie pour faire dévier la question. Laissez-nous examiner la difficulté de la monnaie. Elle est très simple. £ 100 est un chiffre qui se trouvait dans les connaissements britanniques avant la guerre ;

il a été pris par les connaissements français. Je n'ai pas d'exemplaires de connaissements ici, mais vous trouverez dans le rapport de 1912 que j'ai pris ce chiffre dans les connaissements de lignes régulières pour les paquebots britanniques. 100 £ or avant guerre étaient beaucoup plus que 100 £ or maintenant. C'était beaucoup plus parce qu'il n'y a pas simplement la question de l'or, il y a la question de l'augmentation de valeurs. Avec 100 livres or vous pouvez obtenir actuellement beaucoup moins qu'avec 100 livres or avant la guerre.

Sir Norman Hill. — Oh !

M. de Rousiers. — Non.

M. Dor. — Je pense que si. Je pense que les valeurs ont monté. Admettons que cela ait la même valeur si vous voulez. En tout cas, cela n'est pas supérieur. Admettons-le. Qu'est-ce que cela signifie lorsque vous dites £ 100 or ? Cela signifie simplement que nous avons à comparer les différentes monnaies avec la devise-or réelle, qui est, je pense, un dollar. Pour savoir la valeur actuelle de 100 £ or, vous la comparez avec le dollar et vous avez le nombre exact de livres papier. Même chose pour les francs. Si vous avez £ 200, cela, en francs au change ancien, serait 5.000 francs. En adoptant cette somme de £ 100, vous avez 2.500 francs au change ancien et 5.000 francs au change actuel, ce qui est une somme parfaitement raisonnable. Mais ce qui nous intéresse surtout, ce que nous voulons simplement, c'est que l'armateur soit responsable pour la valeur du chargement qui a été perdu, par suite de sa négligence ou par la négligence de ses préposés, en lui permettant seulement de se protéger pour des valeurs extraordinaires.

En ce qui concerne le fret, je ne pense pas que la proposition soit viable le moins du monde, ni même juste. Pour la France, ce qui nous intéresse principalement dans nos connaissements est la question des chargements entre Alger et Marseille, Tunis et l'Algérie (je veux parler de la Côte Septentrionale de l'Afrique) et la France, et ce sont les Chambres de Commerce des ports d'Algérie, de Tunisie, de Marseille et de Lyon également qui ont pris la part principale dans l'agitation contre les connaissements. Si c'est un voyage très court, le fret est très peu important ; il n'est pas très équitable que lorsqu'une caisse va de Marseille à Alger, la responsabilité de l'armateur soit limitée à une très petite somme, et que lorsque la caisse va de Marseille en Australie, elle soit limitée à une très grosse somme. Je ne pense pas que ce soit une façon équitable le moins du monde de limiter la responsabilité de l'armateur. En tout cas, je puis vous dire ceci. Vous voulez faire quelque chose de viable.

A moins que vous n'acceptiez une limitation de responsabilité bien déterminée, elle ne le sera pas. Les armateurs français sont représentés ici d'une façon très éminente, ils ne pouvaient envoyer deux hommes qui connaissent cette question mieux que M. de Rousiers, le Secrétaire Général de notre Comité des Armateurs français, et M. Verneaux, le Conseil Juridique des Messageries Maritimes ; mais les chargeurs ne sont pas représentés, ils ne furent pas invités à la Conférence qui a eu lieu à Londres au moment où ce Code a été rédigé. Quant à nos Chambres de Commerce principales, je ne sais pas si elles furent invitées, l'ont-elles été ?

M. de Rousiers. — Le Président de la Chambre de Commerce de Marseille assistait à la séance de la Chambre de Commerce Internationale à Londres.

M. Dor. — Je ne parle pas de la Chambre Internationale, je parle de la Conférence de ce Comité de l'Association à Londres, en mai.

Le Président. — Le Dr Bisschop peut dire à M. Dor un mot à ce sujet.

Dr Bisschop. — Les Chambres de Commerce françaises furent invitées mais elles ne purent envoyer de représentants.

M. Dor. — Très bien ; mais en tout cas on en arrivera à cela. La Chambre de Commerce de Marseille m'a déjà demandé, lorsque ce Congrès sera fini, de lui faire un rapport ; je pense que M. de Rousiers sait également que le Comité des Assureurs de Paris s'adressera à moi pour que je lui fasse un rapport sur ces Règles et que je lui donne mon avis à leur sujet, et je m'attends à ce que plusieurs de nos groupes du même genre me demanderont la même chose. Je vous le dis franchement (il n'y a rien de blessant en cela, c'est simplement parce que je pense que le Congrès doit savoir dans quelle position nous sommes ; il vaut bien mieux être franc), si cette limitation de £ 100 par tonne (je ne dis pas £ 200 comme le disent les intérêts sur cargaison) n'est pas adoptée, je dirai à mes amis, en France, que mon avis est qu'ils ne doivent rien faire de tout cela, et qu'ils doivent continuer à réclamer le projet de loi. Ce projet de loi est soumis au Parlement, et il a été inséré dans le nouveau Code Maritime français. Les armateurs britanniques peuvent dire : « Cela nous est égal ; du moment que les chargeurs britanniques et nous sommes d'accord entre nous, cela nous suffit ». Mais je vous rappelle, Sir Norman Hill, que vos navires de lignes régulières vont dans les

ports français et que, dans le projet de loi français, il sera stipulé qu'il s'applique à tous chargements entrant dans n'importe quel port français ou partant d'un port français quelconque et qu'il n'y a absolument aucun moyen de s'en échapper. Il stipule également qu'aucun Tribunal étranger n'a juridiction ; de sorte que lorsque vos paquebots britanniques iront dans un port français ou prendront du chargement dans un port français, ils seront soumis à cette loi ; et cette loi est beaucoup plus draconienne qu'aucune des Règles que nous avons édictées. Un représentant de la Scandinavie m'a dit que la situation est la même dans les pays scandinaves et un avocat espagnol m'a dit hier qu'en Espagne, on avait déjà un décret qui interdit toute clause ou exception contraires au Code de Commerce.

En conséquence, vous auriez la totalité de l'Europe Continentale fermée absolument par des lois tout à fait draconiennes. Je pense qu'il est de l'intérêt des armateurs de l'éviter et afin de l'éviter, ils doivent convaincre les chargeurs qu'ils sont sincères, et ils ne les convaincront pas qu'ils sont sincères, s'ils n'expliquent pas d'une façon tout à fait claire que cette clause de limitation de responsabilité ne sera, en aucune façon, un moyen d'échapper à la responsabilité.

En ce qui concerne la petite question d'omettre £ par pied cube ou £ par cwt, cela est assez important parce que cette question de pied cube ou de cwt n'est rien autre qu'un piège. Sir Norman Hill vous a dit qu'elle est nécessaire lorsque vous avez des sacs de blé. Il a dit : Comment pourrez-vous limiter cela, à moins que vous ne teniez compte du poids ? Mais pour des sacs de blé vous n'avez pas besoin de limiter votre responsabilité du tout ; ce pour quoi vous avez besoin de la limiter, c'est pour des colis d'une valeur extraordinaire. C'est une question que vous ne devez pas perdre de vue. En conséquence, pour des sacs de blé qui sont des colis d'une valeur très minime, vous n'avez pas besoin d'aucune limitation de responsabilité. Ces sacs de blé ont une valeur inférieure à £ 100. En conséquence vous êtes responsable pour la valeur totale des sacs de blé. Lorsqu'il s'agit de petits colis qui valent plus de £ 100, alors vous êtes en droit de limiter votre responsabilité à moins que la valeur ne soit déclarée ; mais lorsqu'un colis de petite valeur vous est remis, la question de limitation de responsabilité ne se présente pas le moins du monde. Là où se trouve le piège, c'est qu'après avoir fixé une limitation également par pied ou par cwt, vous ajoutez : « quelle que soit la plus petite ». En conséquence, lorsque vous avez une caisse de soie vous la mesurez et vous dites : « Oh ! mais il n'y en a pas là pour £ 100 ».

Le Président. — Je n'en suis pas sûr, M. Dor. Je désire-

rais que ceci soit éclairci, qu'il est réellement dans l'intention de la clause de créer cette alternative contre les chargeurs.

M. Dor. — La clause le dit ainsi.

Le Président. — Dans le texte primitif, je sais comment la clause se présentait et j'avais la sensation qu'elle était très bien choisie. Je ne suis pas sûr qu'elle ne soit pas rédigée dans le but de faire que le système de calcul par pied cube ou par cwt soit des solutions absolues, tout en ayant une relation définie par rapport à £ 100.

Sir Norman Hill. — Certainement, Monsieur.

Le Président. — Sir Norman Hill me fait comprendre qu'il en est ainsi et que cette phrase « quelle que soit la plus petite valeur » a été introduite par une erreur quelconque, à la mauvaise place.

M. Dor. — Dans ce cas, je demanderais aux armateurs s'ils consentent à ce que la Commission de Rédaction ajoute des mots à cet effet, à savoir qu'en aucun cas la limitation par pied cube ou par cwt ne les rendra responsables pour moins que £ 100 par colis. C'est ce que nous voulons. Nous ne voulons pas, lorsque nous avons une caisse de soie qui vaut £ 500, et que cette caisse est perdue, que l'on dise aux chargeurs : « Je ne vais pas vous donner £ 100 ; je vais vous donner £ 53, ou je vais vous donner £ 21, parce que votre caisse pèse tant ou parce que votre caisse mesure tant ». En conséquence, si les armateurs disent : « Nous donnons pouvoir à la Commission de Rédaction de mettre dans cette clause des mots tels que lorsqu'il y a un colis, la limitation de responsabilité ne sera jamais inférieure à £ 100 par colis », nous serons tout à fait satisfaits ; mais je pense que si les armateurs consentent à cela ils peuvent aussi bien écarter la question de cubage ou de poids, parce que, comme je l'ai dit, ils n'ont pas besoin de limiter leur responsabilité pour des sacs de grain ; ils n'ont pas besoin de limiter leur responsabilité pour des choses qui valent 10 shillings ou 20 shillings ou £ 3 ou £ 4 par colis. Toute la question ne se pose qu'au sujet des colis de grande valeur et c'est ce que le Comité ne doit pas perdre de vue. Lorsque je dis cela, je ne parle pas du tout au nom des propriétaires de cargaisons — vous savez très bien que je parle quelquefois en faveur des armateurs à ces réunions —, mais les chargeurs veulent bien donner à l'armateur cette concession qu'aucun autre transporteur ne possède, de pouvoir limiter sa responsabilité pour des colis d'une valeur extraordinaire (Sir Norman Hill : *Non, Non*).

Mais, en aucun cas, elle ne doit être inférieure à £ 100 par colis ; et je pense que vous pouvez tenir pour acquis que, ou bien les armateurs accepteront cela de bon gré ou bien cela sera décidé par l'Assemblée, ou bien (et ce sera la dernière solution) toute la chose tournera à rien et les armateurs se trouveront en face d'une législation dans presque la totalité de l'Europe.

J'en appelle à Sir Norman Hill et aux armateurs ; qu'ils veulent bien faire voir à la totalité des intérêts sur cargaison du Continent qu'ils sont véritablement sincères et désireux d'aller au-devant de leurs vœux et j'en appelle à eux pour qu'ils acceptent £ 100, par colis. S'ils ne le font pas, alors je demande respectueusement, Monsieur le Président, lorsque la discussion sera terminée, de faire procéder à un vote spécial et d'enregistrer spécialement le nombre de votes de façon à ce que les intérêts sur cargaison du Continent sachent exactement comment cette question s'est décidée (*Applaudissements*).

M. L. C. Harris. — Monsieur le Président, Il est plutôt difficile de parler au nom des armateurs sans faire paraître le sentiment que, étant des hommes, nous ressentons autant que les personnes du parti opposé, les choses quelque peu dures qui sont dites à leur sujet. Je veux éviter d'employer des termes blessants. Je suis tout à fait d'accord, je pense, sur la question de principe qui a été exprimée par M. Dor, mais je ne puis consentir à son application dans un cas particulier. Je ne comprends pas le type d'armateurs auquel il a fait allusion (*Très bien, très bien*). Ils ne représentent pas le type que je représente ici ; ils ne représentent pas le genre d'affaires que nous sommes habitués à traiter. Il nous a demandé de montrer notre sincérité. C'est un long voyage, mais j'espère commencer à lui montrer que nous sommes sincères, et il n'a pas été donné de plus grande preuve de notre sincérité que le retrait par Sir Norman Hill de la première rédaction et la présentation du nouveau texte qui vous est soumis maintenant.

Je puis vous dire au sujet des £ 100 par colis que dans l'application — j'ai eu à traiter avec des commerçants pendant toute ma vie pour ces matières — il n'y a rien de moins satisfaisant pour le commerçant que la base de £ 100 par colis. Puis-je vous citer les faits qui, autant que ma mémoire me le rappelle, nous ont amenés, pour la première fois, il y a de nombreuses années, à introduire la clause qui stipule tant par colis. L'exemple suivant est pris du point de vue des armateurs. Il y avait un colis qui mesurait 6 inches au cube ; je vous laisse imaginer exactement quelles dimensions cela fait. Ce colis, par suite de la faute de l'arrimeur, du préposé de l'armateur si vous voulez, tomba dans le dock. On avait déclaré une caisse de coutellerie. La réclamation pour ces 6 inches de chargement,

y compris l'emballage, se monta à £ 50, parce qu'il se produisit ce fait que c'étaient des couteaux à fruit en argent. Nous nous aperçûmes immédiatement combien il était déraisonnable d'avoir prélevé le taux de fret ordinaire, pour de la coutellerie ordinaire, pour simplement 6 inches, la 80e partie d'une tonne à une époque où le fret était, je suppose, 25 à 30 shillings. Il y a longtemps de cela. Ce n'était pas un taux minimum, c'était pour un envoi complet. Le chargeur avait remis divers colis et celui-ci mesurait 6 inches ; nous avions une réclamation de £ 50. Etait-il raisonnable que ce petit colis nous fut remis au milieu d'un lot de chargements divers, pour être arrimé de la façon ordinaire, lorsqu'il avait tant de valeur, au lieu d'être remis avec une déclaration de valeur spéciale ? Donc il est essentiel que nous ayons quelques données du contenu des caisses : par exemple, il n'est pas bon de remettre du beurre et de déclarer du fromage ; il y a beaucoup plus de chances pour le beurre de fondre que pour le fromage et nous devons choisir des places convenables pour chaque chargement ; le fond de la cale n'est pas une bonne place pour certains chargements ; le haut de la cale n'est pas une bonne place pour un autre chargement ; et la cale n° 1 n'est pas à beaucoup près une place aussi bonne pour certains chargements que la cale n° 3 et *vice-versa*. Nous devons connaître quelque chose des colis qu'on nous remet, non seulement leur qualité, mais également leur valeur ; et alors nous pouvons arrimer les marchandises de valeur de façon à ce qu'elles soient couvertes par d'autres marchandises lourdes, et difficilement déplaçables et ainsi de suite. Toutes ces choses font partie de la gestion de nos affaires non seulement à notre satisfaction personnelle mais aussi à la satisfaction de nos clients. Et croyez-moi, Messieurs, le but que poursuivent les armateurs est de gérer leurs affaires aussi bien à la satisfaction de leur clients qu'à la leur personnelle. Les £ 100 par colis furent jugées tout à fait disproportionnées. Je vais vous donner un autre exemple : j'aime toujours à citer des faits parce que cela est meilleur que de donner des théories. Nous avions chargé une chaudière à Glasgow, elle pesait 21 tonnes et une fraction, juste un petit peu plus que 20 tonnes. L'arrimeur qui travaillait pour nous à Glasgow (nous devions employer de la main étrangère) se servit d'un appareil qui avait été éprouvé jusqu'à 20 tonnes et apparemment cet appareil était très près de sa limite de sorte que la chaudière tomba de cet appareil sur l'écoutille. C'était la première chose que l'on descendait dans le navire. Par un grand bonheur, elle était chargée dans la cale n° 3. C'était un cas dans lequel la cale n° 3 était nettement meilleure que la cale n° 1, parce que, ainsi que l'a découvert un officier de marine pendant la guerre — il en a trouvé des quantités parmi les navires marchands — nous avions un grand tunnel — un de nos navires fut expertisé et

fut refusé, parce qu'il avait un grand tunnel dans la cale arrière, ce qui la rendait tout à fait impropre à transporter du chargement. Ce tunnel, par bonheur, sauva le navire parce que, comme il était rond, il était très fort, autrement la chaudière aurait passé à travers le navire. Donc vous voyez que nous aurions pu perdre notre navire, mais si nous avions avarié cette chaudière nous aurions dû payer £ 100 pour cette avarie. Cela n'est pas suffisant ni dans un cas ni dans l'autre. Nous chargeons constamment des colis de plus de 30 à 40 tonnes chacun ; nous les chargeons avec nos propres appareils. Nous avons à payer 100 £ pour un colis. Ce n'est pas assez bon, ce n'est pas ce que nous voulons.

De plus, la base de £ 100 qui peut paraître suffisante pour les chargeurs français aujourd'hui en raison du taux du change, ne serait pas, je pense, acceptée par les chargeurs américains. A l'heure actuelle et bien qu'ils ne semblent pas être présents ici, je pense que vous devez calculer avec eux.

Il y a un autre fait que je veux vous citer sur lequel je suis en désaccord avec M. Dor. Il a découvert un connaissement d'avant-guerre dans lequel la valeur de £ 100 était indiquée. Je dois accepter cette déclaration ; mais je dis que ce connaissement ne représente pas les connaissements d'avant-guerre ; je dis qu'au contraire le chiffre de £ 20 par tonne était le chiffre ordinaire dans les connaissements avant la guerre. Je pense que les clauses étaient très élastiques. C'est seulement tout dernièrement qu'on a découvert le moyen de résoudre ce très difficile problème d'une façon satisfaisante. Cela a été une chose difficile. La clause a été plusieurs fois modifiée à cause de ses mauvais résultats. Nous essayons de trouver une clause efficace. Il n'y a pas eu de clause efficace jusqu'à maintenant.

Puis-je citer ce fait qu'avant la guerre, avec malheureusement une expérience très considérable d'avaries communes sur des chargements de marchandises diverses, des chargements tels que ceux sur lesquels les personnes ici présentes sont intéressées, tant dans ce pays qu'à New-York, il y avait un fait-type sur lequel nous pouvions nous baser avant qu'on ait pu déterminer les faits dans chaque cas particulier, c'est qu'une cargaison, dans son ensemble, lorsque vous preniez toutes les valeurs pour réclamer une contribution d'avaries communes, avait toujours une valeur moyenne de £ 20 à £ 22 par tonne. Il y a ici une personne, l'ancien Président de l'Association des Dispacheurs d'Angleterre, qui confirmera ce fait ; si donc lorsqu'il y avait une avarie commune et que nous voulions avoir la valeur réelle de la cargaison, et qu'il ressortait toujours invariablement, sur un tel mélange de chargements divers, que la valeur moyenne était de £ 20 par tonne et que l'on nous allouait des indemnités au taux de £ 20 par tonne dans nos connaissements,

n'était-ce pas une base très juste ? Je pense que ç'en était une. Aujourd'hui temporairement les valeurs ont monté d'une façon très considérable, et comme résultat, les commerçants ont demandé aux armateurs, naturellement, d'augmenter les limites de leurs connaissements. Elles ont été augmentées à £ 100, peut-être £ 200 mais dans un cas particulier où les marchands se sont entendus, où ils ont discuté leurs griefs ensemble et où ils n'ont jamais éprouvé de refus jusqu'à maintenant de la part des armateurs, dans le grand commerce d'exportation avec l'Australie, ils ont eu £ 200. Ils n'ont jamais éprouvé jusqu'à maintenant de refus de la part des armateurs pour tout ce que cette Association a demandé, parce que l'Association amène ses membres à une base raisonnable, avant qu'ils n'approchent les armateurs, et dans ce trafic, comme ils demandaient £ 200 et comme les choses allaient d'une façon si raisonnable, cela leur fut accordé. Il fut reconnu que c'était tout à fait excessif à un moment où les prix étaient à leur maximum. A Manchester, M. McConechy, je crois, a pris part à la rédaction d'un connaissement pour l'étranger dans lequel, par entente entre les chargeurs et les armateurs de Liverpool et de Manchester, on s'est mis d'accord sur £ 100 au temps où les prix étaient à leur maximum. Est-il raisonnable de nous demander de fixer dans ces Règles qui vont rester en vigueur pendant de nombreuses années le chiffre qui a été agréé d'un commun accord au moment où les prix étaient à leur maximum ? Cela ne serait pas équitable parce que, lorsque les prix reviendront vers leur ancienne base, comment pourrons-nous être rendus responsables pour £ 100 que l'on a constaté à ce moment être une valeur très excessive ? Nous devons trouver un moyen de régler ce qui, aujourd'hui, peut être un chiffre raisonnable par rapport à ce qui, dans l'avenir, sera un chiffre raisonnable.

De plus, je dois insister sur ce fait que ce que veut ce Monsieur n'est pas une assurance. Vous voulez vous assurer comme les armateurs (et les autres personnes qui participent au transport également, je dirais, mais nous nous occupons des armateurs) prennent un soin convenable, autant qu'ils en sont capables, de la cargaison qui leur a été confiée et tel est notre but (*Très bien, très bien*). Tout ce que vous voulez est d'avoir une valeur, grande ou petite, qui nous oblige à prendre un soin convenable de la cargaison et c'est tout ce que nous voulons. Je dis sans hésiter que tel est le vœu des armateurs parce que j'ai eu à intervenir comme membre représentatif en ce qui concerne cette question particulière de valeur de cargaison et de connaissement et je suis sûr qu'ils ne désirent pas s'exonérer de toute responsabilité ; c'est une diffamation envers les armateurs que de dire qu'ils veulent s'exonérer. Vous pouvez en trouver quelque part, mais vous devrez chercher longtemps en Angle-

terre pour trouver un armateur qui désire éviter toute responsabilité. Pour vous en convaincre, puis-je dire qu'il y a un an, nous avons payé des réclamations dans ma seule Compagnie sur le pied d'un quart de million. Est-ce là une façon systématique d'échapper à la responsabilité ? Dans ma seule Compagnie, nous avons payé des réclamations aux commerçants sur le pied d'un quart de million par an. Nous avons fait attention à la chose depuis et nous avons réduit cela 10 fois ; mais ce n'est pas en nous dérobant à la responsabilité (*Très bien, très bien*). Ce n'est pas en renvoyant la chose aux commerçants, mais en empêchant que des réclamations se produisent. Nous ne voulons pas échapper à la responsabilité ; nous assumons nos responsabilités mais nous essayons de prendre tout le soin possible de la cargaison. Tout ce que vous voulez c'est d'avoir un chiffre qui assurera un soin convenable de la cargaison. On nous a dit les divers éléments qui constituent le fret. J'ai essayé d'expliquer comment nous devons prendre pour certaines sortes de cargaisons plus de soins que pour d'autres ; mais si ce sont simplement des lingots de fonte, vous n'avez pas à prendre à beaucoup près le même soin pour eux quelle que soit leur valeur, que vous n'en avez à prendre avec des choses plus délicates et vous devez connaître ces choses afin de calculer le fret. Toutes les choses dont nous avons à prendre soin constituent les éléments de notre fret. C'est ainsi que nous basons notre fret. En conséquence, du moment que vous obtenez un soin convenable, si la rémunération que vous nous donnez est en proportion de la responsabilité que vous nous imposez, peut-il y avoir un système plus équitable ? De plus, combien cela est simple. La grande difficulté pour régler les réclamations est de décider quelle est la base équitable. Chaque connaissement mentionne la somme de fret qui a été payée. N'est-ce pas la chose la plus simple pour chaque catégorie d'agents dans toute partie du monde, qu'ils soient anglais ou d'une autre nationalité, parce que nous avons à traiter avec une telle variété d'agents ? Ils n'ont qu'à prendre le connaissement : ils prennent notre fret, il est fixé, il n'y a pas de discussion possible et ils paient autant de fois la valeur. Je trouve que Sir Norman Hill a été excessivement généreux en suggérant 20 fois le fret. J'en appelle à tout le monde que si pour 16 shillings 6 d. nous sommes responsables pour 20 fois cette valeur, cela est de nature à nous faire prendre soin de la cargaison dont nous nous chargeons. Je ne vais pas me mettre à discuter la chose parce que nous voulons que ce projet aille jusqu'au bout, mais je pense qu'il est très généreux de dire 20 fois ; mais il en est ainsi. Nous voulons faire quelque chose qui nous permette de conduire le projet jusqu'au bout. Je n'y fais pas d'objection mais je dis que je pense que nous avons été généreux en proposant cette sug-

gestion. Il y a encore un autre point sur lequel, si je peux, je voudrais insister ; les chargeurs savent parfaitement bien que les frets ordinaires n'augmentent pas suivant la distance ou la longueur du voyage. En conséquence, pour des voyages d'une courte distance, vous aurez en proportion du temps que ce voyage occupe un taux de rémunération plus élevé que vous avez pour des voyages plus longs. Vous payez fréquemment, par exemple, 12 shillings 6 d. à 20 shillings pour aller à un port du Continent et 30 shillings pour l'Australie, ce dernier voyage étant 10 fois aussi long. En conséquence, il y a une compensation pour cela. Si vous prenez la moyenne, l'Australie est le voyage le plus long et un port du Continent, le voyage le plus court. Vous avez une très bonne moyenne par la raison que le fret pour des courtes distances n'est pas mathématiquement en proportion de la distance et en conséquence je pense pour cette raison que la base du fret est très bonne.

Maintenant, pour parler encore de notre sincérité, puis-je dire en ce qui concerne ce dont on nous a accusés d'employer un truc, que personnellement, je n'aime pas la base par tonne ou par mesure, cela cause toujours des difficultés ; cela ne conduit pas à un règlement qui soit satisfaisant pour l'une et l'autre partie ; mais si vous prenez pour base le fret, je puis concevoir qu'il ne peut pas y avoir de truc du tout. C'est une chose qui a été suggérée et qui a été immédiatement adoptée.

M. Rudolf. — Monsieur le Président, Je reconnais que notre temps est précieux aujourd'hui et je vais dire ce que j'ai à dire en aussi peu de mots que possible. Hier je suggérais que la responsabilité maxima devrait être de £ 200, c'était ce que ceux que je représente considéraient comme un chiffre raisonnable ; mais depuis que j'assiste à cette Conférence, j'ai étudié la façon de penser de nos amis du Continent, et je suis disposé à recommander à mes amis d'accepter la suggestion présentée par M. Dor de prendre le chiffre de £ 100, en éliminant les calculs par pied cube ou par cwt ou par tonne.

Maintenant, Monsieur, en ce qui concerne la suggestion qui a été présentée aujourd'hui par Sir Norman Hill que la mesure de la responsabilité devrait être basée sur tant de fois le montant du fret, c'est, bien entendu. une proposition tout à fait nouvelle en ce qui nous concerne, nous Anglais, je pense, et cela a été plutôt pour nous une surprise. En même temps, j'estime que la chose est si entièrement étrangère aux idées que nous professons, tout au moins en Grande-Bretagne, que je doute qu'elle puisse être acceptée. Ensuite Sir Norman Hill a demandé pourquoi il devrait y avoir la même responsabilité dans le cas d'un voyage court, avec un taux de fret peu élevé, que dans un long voyage avec un taux de fret plus élevé à raison

duquel une somme plus forte serait payée sur un taux de fret plus important ; mais il me semble que la perte d'un colis par négligence dans un voyage court, est pratiquement un préjudice aussi grave que la perte d'un colis par négligence au cours d'un long voyage. Ensuite, une autre question qui me vient à l'idée est celle-ci : les marchandises après leur départ d'ici des mains de l'expéditeur, passent, par voie de transmission, au cours du transit, dans les mains du destinataire et lorsqu'elles arrivent en possession du destinataire, il n'est pas à même de savoir dans le cas de perte quelle est la nature de la responsabilité de l'armateur. Cette responsabilité tendrait à varier avec le bon marché du fret que l'expéditeur particulier a pu obtenir. Cela semble être tout à fait erroné en principe ; il est de règle que la mesure de l'indemnité lorsqu'une perte se produit soit la perte effective et elle devrait être déterminée sur la base de la valeur des marchandises au point où elles cessent d'être sous la garde du transporteur.

Le Président. — M. Rudolf, Voudriez-vous être assez aimable de dire au Comité quels sont les obstacles réels qu'il y a à déclarer la valeur pour déterminer l'indemnité ?

M. Rudolf. — Ce que je pense au sujet de la question de déclaration de valeur pour l'indemnité est ceci : c'est que, en supposant que nous payions un taux ordinaire de fret, nous avons droit, comme propriétaires des marchandises, à avoir un certain maximum limité de responsabilité qui nous revient. Lorsque vous êtes amené à déclarer une valeur au-dessus de £ 100, je suis parfaitement d'accord que c'est une question qui, en réalité, intéresse les chargeurs, les assureurs et les armateurs, c'est une question de règlement de responsabilité entre les armateurs et les assureurs.

Le Président. — Excusez-moi de vous poser des questions ; mais pourquoi ne pas déclarer la valeur à £ 100 ou à £ 200 ? Si le but est d'assurer du soin, déclarez une valeur qui vous assurera du soin. Si le but est d'éviter la nécessité d'une assurance, déclarez une valeur qui vous couvrira contre cela. Je vous soumets cela comme des possibilités, parce que nous risquons de ne pas arriver au bout de la question de la manière dont nous procédons. C'est tout.

M. Rudolf. — Je ne veux pas faire échouer la chose si je peux l'éviter ; mais en ce qui concerne ce dont a parlé M. Harris ici au sujet de la limitation de responsabilité dans certains connaissements, j'ai pris le chiffre de £ 200 parce que c'est le chiffre qui a été adopté, après mûr examen, et mis en pra-

tique par l'Australian Commonwealth Line de vapeurs, comme étant un chiffre maximum raisonnable. D'autres lignes de l'Australie ont adopté le même chiffre et le Far East également. Je suis parfaitement d'avis qu'il y a certaines réclamations dont les armateurs ne peuvent pas être responsables ; mais les chargeurs veulent qu'il soit bien établi que les réclamations seront payées en raison du droit que leur confère le Code. Durant le cours de ces débats, à diverses occasions, ou, en une ou deux occasions, Sir Norman Hill, qui a été le protagoniste pour les armateurs, a fait remarquer au sujet de certaines questions, que si elles étaient adoptées, il ne pouvait retourner vers ses mandants et leur recommander de donner leur acceptation. Je veux être tout à fait franc avec les représentants des lignes régulières et je dis ceci : si l'on se met d'accord sur une somme inférieure à £ 100 par colis, je ne puis, en raison de mes opinions personnelles et en raison de ce que je sais de l'opinion de mes collègues en Angleterre, retourner et leur recommander d'adopter cette série de Règles. Il se produirait ce fait que je retournerais et que je leur dirais qu'il faudrait rester dans le *statu quo* jusqu'au moment où nous verrions s'il ne serait pas possible d'obtenir par une loi ce que nous demandons. Je ne puis retourner et recommander ce chiffre modifié.

M. de Rousiers. — Monsieur le Président, Je ne veux ajouter que très peu de mots pour répondre à l'argumentation très habile qui a été présentée par M. Dor. Tout d'abord, M. Dor vous a parlé de l'affaire d'une automobile qui avait été transportée d'Alger à Marseille. Je connais parfaitement cette affaire, mais je dois dire, autant que je le sache, que ce n'était pas le moins du monde un cas de limitation de responsabilité ; c'est une affaire qui a été jugée sur une règle tout à fait spéciale de notre Code de Commerce au sujet du chargement sur pont ; et ainsi, si je suis bien informé, je pense que même avec la limitation de £ 100, cette affaire d'automobile aurait été jugée exactement de la même manière ; de la sorte, je pense que cet argument n'a rien à faire en l'espèce. C'est un cas tout à fait remarquable, je le sais.

Maintenant, je n'ai aucune autorité quelconque à parler au nom des chargeurs français, mais si j'étais un chargeur français, je me plaindrais réellement de l'argument de M. Dor parce qu'il a dépeint les chargeurs français comme beaucoup plus noirs et comme beaucoup plus prévenus qu'ils ne sont en réalité ; beaucoup plus noirs, parce qu'ils ne demandent pas tant que ce qu'il a demandé en leur nom. Dans le projet de loi français, auquel M. Dor a fait allusion et qu'il a cité, la limitation de responsabilité proposée est de 2.500 francs et, autant que je sache, c'est une somme bien inférieure à £ 100 or à l'heure

actuelle et de la sorte il y a contradiction entre la demande des chargeurs français et la demande de M. Dor pour £ 100 or. Je dis également qu'ils n'ont pas tant de prévention que de faire des objections à une proposition parce qu'elle vient des armateurs. Il n'y a pas de discussion possible si nous devons attendre la proposition des chargeurs sans avoir le droit de dire quelque chose de notre côté (*Très bien, très bien*). Il est vrai que la proposition a d'abord été faite par mon ami Verneaux qui est le conseil juridique des Messageries Maritimes et c'est grand dommage pour cette proposition qu'elle ait eu un père qui possède une aussi mauvaise réputation (*Rires*). Mais je pense qu'il est très aisé pour l'un d'entre vous de lui donner un parrain ayant une très bonne réputation. Cela n'est pas très difficile ! vous n'avez qu'à l'adopter. Nous n'avons pas proposé la chose au nom des armateurs ; nous l'avons proposée, parce que nous avons pensé que c'était une solution et une solution juste et possible de la difficulté. M. Dor nous a dit hier que nous offrions une vétille lorsque j'ai parlé de 10 fois le fret ; si c'était une vétille, le fret est le dixième d'une vétille ; et si vous admettez la proposition de Sir Norman Hill, ce sera le vingtième d'une vétille, et je ne suppose pas que les armateurs décideraient de demander un tel fret.

Une autre chose maintenant. M. Dor a fait une grande question du fait que la faculté d'adopter le cubage ou la mesure ou le colis causait, en fait, une déception aux chargeurs ; mais avec la proposition de Sir Norman Hill il n'y a rien de ce genre. Si le fret est compté suivant la mesure, l'indemnité sera comptée suivant la mesure ; si le fret est compté par colis, elle sera comptée par colis et, en fait, le chargeur sera traité pour l'indemnité exactement comme il a été traité pour le fret et je suppose que c'est justice. Voilà en très peu de mots ce que je voulais dire en réponse à M. Dor.

M. Howard Robinson. — Monsieur le Président et Messieurs, Je désire appuyer l'amendement de M. Dor et j'espère qu'il sera appuyé d'une façon unanime, autrement je crains que tout le travail que nous avons fait ici tombera à rien. Je suis persuadé, Messieurs, qu'à moins qu'une telle stipulation ne soit faite, ce Code de règles ne sera pas accepté par les Chambres de Commerce en Angleterre et en particulier par la Chambre de Commerce de Birmingham, par les commerçants de cette grande cité dont je représente ici les intérêts.

M. Sidney Boulton. — Monsieur le Président et Messieurs, En tant que représentant des assureurs, il me semble que je suis ici dans une position plus ou moins neutre entre nos amis les chargeurs et les armateurs. J'ai écouté, avec grand intérêt,

ce qui a été dit et j'ai l'espoir, qui va sans cesse en croissant, que notre œuvre ici aura un résultat d'une valeur permanente, résultat que nous attendons depuis de longues années (*Très bien, très bien*). Les questions qui ont été discutées ici sur le sujet de la limitation de la responsabilité des armateurs sont des sujets dont j'ai une longue expérience personnelle. J'ai entendu les arguments des deux parties et je suis forcé de dire que j'en suis arrivé à la conclusion que pour la simplicité et la précision, et chacun sachant où les rencontrer, je suis en faveur de la proposition de M. Dor (*Très bien, très bien*). Je ne puis comprendre la relation qu'on s'efforce d'établir entre le fret et le dommage subi par le propriétaire de cargaison ; j'ai entendu divers arguments à cet effet, mais ils ne m'ont pas convaincu et il me semble que 20 fois la valeur du fret n'amènerait pas à la simplicité, à la précision ou, par-dessus tout cela, à la justice du sujet. En conséquence, je pense qu'il n'est pas de mon ressort, comme assureur, de me prononcer sur ces questions et si ces conditions sont acceptées par les représentants des chargeurs et par les Chambres de Commerce, je n'ai rien de plus à dire, mais je suis tenu d'exprimer mon avis, comme un neutre dans la question, en faveur de la simplicité et de la précision pour une limite de £ 100 comme limitation de responsabilité.

Sir Norman Hill. — Messieurs, Puis-je hasarder une suggestion ? Je n'ai pas eu le temps de causer avec toutes les personnes que je représente, mais n'irions-nous pas au-devant des désirs des propriétaires de chargements si nous disions dans la clause n° 4 « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables, en aucun cas, pour perte ou dommage causé aux ou concernant les marchandises d'une valeur de plus de £ 100, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et n'aient été insérées au connaissement » ?

M. McConechy. — Oui, nous accepterions cela.

Sir Norman Hill. — Le but de cette proposition est le suivant. Je désire être tout à fait explicite envers M. Dor parce qu'il m'a blâmé un peu dans certaines des choses qu'il a dites. Je n'ai pas essayé de régler la question dans l'esprit qu'il envisage, me semble-t-il (*Très bien, très bien*). Maintenant puis-je dire que je pense que d'établir des règles est une mauvaise affaire, mais c'est clairement le désir du Comité qu'on édicte des Règles. Je l'ai accepté et j'essaye loyalement de faire les Règles de mon mieux et d'en faire des Règles fonctionnant aussi bien que possible. Vous voyez le but ; si les marchandises sont,

en fait, d'une valeur supérieure à £ 100 par colis, on devra nous le dire, de façon à ce que nous puissions prendre les mesures convenables pour leur assurer autant de sécurité que nous pourrons. Est-ce que cela n'est pas une bonne suggestion ?

M. Dor. — Puis-je poser une question : l'effet de la clause est-il que si l'on charge une caisse de soie d'une valeur de £ 150 et qu'on ne vous dise rien, vous serez responsables pour £ 100 ?

Sir Norman Hill. — Non.

M. Dor. — Vous ne serez pas responsables ?

Sir Norman Hill. — Non.

M. Dor. — Alors, je crains que cela n'aille pas.

Le Président. — Je n'en suis pas sûr. Laissez-moi vous lire la clause telle que je l'ai maintenant : « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables, en aucun cas, pour perte ou dommage causé aux ou concernant les marchandises d'une valeur de plus de £ 100 par colis à moins que la nature et la valeur desdites marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et n'aient été insérées dans le connaissement ». Sir Norman Hill, sont-ce là les termes ?

Sir Norman Hill. — Oui, mais je dois dire, avant de répondre affirmativement à votre question, que je pense — et que je pense à dessein — que si le colis vaut £ 150, on doit me le déclarer avant embarquement ; si on ne me le déclare pas, je ne suis pas responsable pour ce colis, parce que je cours tous les risques. Prenez l'exemple que M. Harris vous a donné — un exemple poussé à l'extrême — un tout petit colis d'une valeur de £ 50 — un tout petit colis d'une valeur de £ 300 ou de £ 1.000 ; c'est le colis qui tente le voleur et nous devons prendre des dispositions en conséquence. Si c'est de la soie cela tente les voleurs beaucoup plus que si c'est du coton. Nous devons prendre des dispositions en conséquence ; ce n'est sûrement pas une mesure de rigueur pour le chargeur que de nous dire franchement quelle est la valeur. Nous savons que la valeur moyenne des colis est bien inférieure à £ 100. La presque totalité du trafic s'effectue sans ennuis, mais il arrive qu'il y a des colis de valeur et pour ces colis il doit nous être fait une déclaration de façon à ce que nous puissions savoir où nous devons les arrimer, quelle mesure nous devons prendre pour leur garde durant le chargement et le déchargement.

M. Rudolf. — Sir Norman Hill, Est-ce que cela répondrait à votre désir en supposant que, dans le cas où le colis dépasserait £ 100, il vous serait déclaré que ce colis dépasse £ 100, sans vous dire quelle est sa valeur.

Sir Norman Hill. — Oui, M. Rudolf, si vous voulez assumer la pénalisation, la pénalisation est pour vous.

Le Président. — C'est une pénalisation infligée aux chargeurs.

M. Dor. — Puis-je dire un mot au sujet de cette nouvelle proposition ?

Le Président. — M. Dor, je ne sais pas très bien si le projet de loi français qui est à l'examen actuellement n'a pas l'effet de l'amendement de Sir Norman Hill.

M. Dor. — Non, Monsieur, j'ai le projet ici et si vous voulez le lire ?

Le Président. — J'accepterai votre affirmation.

M. Dor. — Vous pouvez m'en croire sur parole parce que c'est moi qui l'ai rédigé. En premier lieu, j'espère que l'Assemblée me permettra de dire que si, dans mes interventions précédentes, j'ai dit quelque chose que mes amis parmi les armateurs ont pu juger dur et sévère, c'est simplement parce que j'étais entraîné par la discussion. Mais je n'ai rien pensé de désagréable envers des personnes qui sont autant mes amis que le sont les chargeurs et qui sont des amis de longue date ; mais ce que je veux faire remarquer c'est la grande ingéniosité avec laquelle les armateurs traitent cette clause en faisant proposition sur proposition pour échapper à la seule chose que les chargeurs désirent, la seule chose qui donnera satisfaction aux chargeurs, et vous montrer que nous sommes arrivés maintenant au nœud de la question. Nous essayons de fermer la porte par laquelle on échappe à la responsabilité et naturellement les armateurs, avec une grande habileté, essaient de laisser cette porte sinon ouverte tout au moins entr'ouverte. Cette proposition ne répond pas à la question pour les raisons suivantes....

Le Président. — Monsieur Dor, puis-je faire une suggestion à Sir Norman Hill pour gagner du temps avant que de continuer ? Sir Norman Hill voudrait-il examiner ceci ? Nous avons vu quelle est la difficulté : « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables, en aucun cas, pour perte ou

dommage causé aux marchandises ou les concernant au delà d'une somme de £ 100 par colis, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises aient été déclarées » et ainsi de suite.

M. Dor. — Cela répond entièrement à la question.

Le Président. — Peut-être Sir Norman Hill voudra-t-il bien examiner cela pendant que vous parlerez à l'Assemblée ?

M. Dor. — Cela répond parfaitement à la question, mais la clause telle qu'elle se présente n'y répond pas pour les raisons suivantes : Lorsqu'une caisse de soie a une valeur de £ 120 et qu'aucune valeur n'a été déclarée, l'armateur ne sera responsable pour rien. Voici ce que cela signifie : cette caisse est perdue par la négligence du capitaine, c'est admis, l'armateur dira : « J'admets que cette caisse a été perdue par ma négligence, c'est bien moi qui suis responsable, mais je ne veux pas vous payer un centime parce que votre caisse valait £ 120 et que vous ne l'avez pas déclaré ». Donc qui va souffrir ? Est-ce le chargeur qui n'a rien déclaré ? Ou est-ce le destinataire ?

Le Président. — Puis-je demander à M. Dor s'il accepterait que la limitation de limitation consiste à ce que le chargeur soit tenu de déclarer la nature des marchandises ; par exemple, s'il expédie de la soie, il dirait : « J'expédie de la soie ».

M. McConechy. — Certainement.

Le Président. — Si M. Dor voulait bien considérer cela ; il y a, à l'endroit de la déclaration de valeur, une répugnance qui est la base de toute la question.

M. Dor. — La difficulté est de faire que le consignataire souffre d'une chose admise par le chargeur.

Le Président. — Mais ils n'auront pas à souffrir, le consignataire prendra garde, et l'expéditeur également, qu'ils n'aient à souffrir lorsqu'il y a une question d'argent.

M. Dor. — Votre projet, Monsieur, tel que vous l'avez lu en dernier, est parfait, en ce qui me concerne. Je suis absolument d'accord pour la dernière rédaction que vous avez lue.

Le Président. — M. Dor, je vais le relire à nouveau avec une très légère modification qui m'est venue à l'esprit pendant que vous parliez au sujet de ce qui a été dit par les armateurs sur

l'ignorance où ils sont que de la soie est de la soie, et pour des choses de ce genre : « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables, en aucun cas, pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant au delà d'une somme de £ 100 par colis, à moins que la nature de ces marchandises n'ait été déclarée », et ainsi de suite. Y a-t-il une difficulté quelconque réelle à déclarer la valeur ?

M. McConechy. — Non.

Le Président. — Qu'est-ce que M. Dor en pense ?

M. Dor. — Cela ira parfaitement, je l'accepte.

Le Président. — Maintenant, j'espère que Sir Norman Hill va voir s'il y a quelque difficulté réelle dans cette clause. Vous avez une sécurité réelle, en ce qui concerne le soin et la diligence ; c'est ce que vous voulez parce que vous n'avez pas besoin que les armateurs vous assurent, et vous obtenez de la protection de la part de l'armateur du fait qu'il connaît quel est le genre des marchandises dont il a à prendre soin.

M. McConechy. — Je suis d'accord.

M. Cleminson. — Monsieur le Président....

Le Président. — M. Cleminson, je ne suis pas sûr que la discussion soit en ce moment ce que nous voulons ; je ne suis pas sûr que ce dont nous avons besoin ne serait pas quelques minutes de conversation (*Très bien, très bien*) et si le Comité veut bien me permettre, nous allons suspendre la séance pendant cinq minutes (*Très bien, très bien*).

(*La séance est suspendue pendant cinq minutes*).

Le Président. — Messieurs, je propose de lire la clause, pour les parties sur lesquelles il y a contestation, dans la forme qui a été discutée au cours de la conversation : « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables, en aucun cas, pour perte ou avarie causées aux marchandises ou les concernant au delà d'une somme de £ 100 par colis, à moins que la nature desdites marchandises n'ait été déclarée par le chargeur avant leur embarquement et n'ait été insérée dans le connaissement ». Maintenant, Messieurs, je pense qu'il est de mon ressort, en tant que Président, de vous rappeler quelle est la question : il ne s'agit pas d'assurance (*Très bien, très bien*). C'est une affaire à part. Il s'agit d'obtenir la garantie que l'armateur fasse son devoir dans le soin à apporter aux marchandises (*Très bien, très*

bien) ; et la véritable question est, me semble-t-il, de savoir si la diligence et la vigilance convenables de l'armateur se trouvent mieux garanties en lui imposant une obligation fixe à tant par colis, ou si elles sont mieux garanties par des conditions lui imposant une obligation proportionnelle au fret. Mon impression personnelle, après avoir entendu la discussion, est qu'on s'assurerait le mieux la diligence et la vigilance, dans les conditions actuelles, en fixant la somme par colis. C'est un moyen facile et rapide. Tout chargeur sait qu'il devra assurer les marchandises de valeur s'il veut se garantir ; tout armateur sait que le chargeur peut lui imposer, en vertu de la proposition primitive, une responsabilité allant jusqu'à £ 200 ou £ 100 en faisant une déclaration d'une somme arbitraire de £ 100 ou de £ 200. Cela, en réalité, n'est pas, je pense, en soi grand'chose ; mais mon avis personnel est que dans la forme où les mots se présentent pour le moment, les armateurs donnent une garantie réelle pour la diligence et la vigilance, les précautions contre le vol et matières de ce genre ; et que si nous voulons faire du travail à cette Conférence et ne pas voir nos efforts dissipés, il serait probablement judicieux d'accepter la proposition dans la forme où elle est rédigée pour le moment (*Très bien, très bien*). Je demande au Comité s'il est possible d'accepter cette formule par un consentement commun. Peut-être certains membres estimeront-ils que cela ne peut être fait.

M. Rudolf. — Puis-je poser une question ? Je veux simplement m'assurer que la responsabilité dans le cas où la nature des marchandises n'est pas déclarée est limitée à £ 100.

Le Président. — Oui, c'est ainsi que je l'entends.

M. Rudolf. — Et même si la nature des marchandises n'est pas déclarée, bien que le réclamateur ne puisse recouvrer la valeur réelle des marchandises, il a toujours le droit d'être remboursé du maximum de £ 100 ?

Le Président. — C'est ainsi que je le conçois.

Sir Norman Hill. — En ce qui concerne les £ 100, vous avez laissé ce point sans explication. Si vous l'exprimez en or, ce sera maintenant beaucoup trop par rapport à nos armateurs britanniques, et aux Etats-Unis cela sera nettement en défaveur des propriétaires de cargaison.

Le Président. — Ne pouvons-nous avoir confiance que cette question de change se règlera d'elle-même ? (*Très bien, très bien*).

Sir Norman Hill. — Ne pouvons-nous le prendre à la valeur au pair ?

M. Dor. — Je désirerais dire un mot à ce sujet.

Le Président. — J'espère que nous n'allons pas entamer une discussion. Il y a un grand péril à discuter.

M. Dor. — Je ne veux pas discuter. Je veux seulement me mettre d'accord. Je veux seulement dire que si cela est acceptable pour les armateurs, je pense qu'il pourrait être également acceptable pour les propriétaires de cargaison que nous disions £ 100 au pair et je sais que cela répondrait à l'objection de M. de Rousiers.

Le Président. — Est-ce vrai ?

M. Dor. — Oui. Il me l'a dit ainsi.

M. Rudolf. — Puis-je demander quelque chose ? Pourquoi le mot « valeur » est-il supprimé ?

Sir Norman Hill. — « A moins que la nature et la valeur ».

M. Knottenbelt. — Je pense qu'il n'y avait pas d'opposition au principe que l'armateur doit payer £ 100. Paiera-t-il plus de £ 100, si la valeur est déclarée ?

Le Président. — Je comprends la question maintenant.

M. Knottenbelt. — Pourquoi « valeur » est-il supprimé maintenant ?

Le Président. — Je comprends la question. On demande : Pourquoi éliminer l'obligation de payer sur la valeur ? La réponse à cela est que, ainsi que je le comprends, il n'est pas d'usage en matière commerciale d'insérer la valeur des marchandises dans les connaissements, et qu'il existe d'autres objections d'ordre commercial qui n'ont pas été exprimées. Il y a un compromis maintenant.

Sir Norman Hill. — Oui, Monsieur. Avec grand respect, je comprends parfaitement ce que vous avez en vue, et nous faisons de notre mieux pour arriver à un commun accord. Si nous nous soumettons au maximum de 100 livres sans aucune déclaration, nous ne pouvons pas accepter le reste du projet sans que l'on nous donne la valeur. Si l'on veut obtenir plus

de £ 100, on ne peut nous déclarer la nature des marchandises sans nous en déclarer la valeur.

Le Président. — Je comprends cela.

Sir Norman Hill. — Il n'y a pas besoin de la faire figurer dans le connaissement, mais on doit nous la déclarer, autrement nous ne pouvons la connaître. Vous voyez, si vous considérez la clause maintenant, je suis responsable, sans aucun renseignement, jusqu'à un maximum de £ 100 « à moins que la nature », ainsi que vous l'avez dit, Monsieur, « desdites marchandises n'ait été déclarée par le chargeur avant leur embarquement et n'ait été insérée dans le connaissement ». Maintenant, Messieurs, il n'y a rien ici qui indique de quoi je sois responsable au-dessus de £ 100.

M. Dor. — Puis-je interrompre un moment ? Sûrement il n'y a pas d'objection à insérer « nature et valeur » ?

M. W. W. Paine. — Si, au-dessus de £ 100 sûrement.

M. Dor. — Cela signifie que l'armateur ne sera pas responsable pour plus de £ 100 « à moins que la valeur n'ait été déclarée ». Je n'ai pas d'objection à faire à cela et vous n'en avez pas non plus ?

M. W. W. Paine. — Non, certainement non. Cela doit évidemment être bien.

Le Président. — Je vais relire le texte à nouveau avec ces modifications. Nous faisons des progrès et je vous en suis très obligé parce que ce serait réellement une chose presque choquante si des hommes d'affaires ne pouvaient en arriver à un accord lorsqu'il y a simplement une question de mots qui les sépare (*Très bien, très bien*). « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables en aucun cas, pour perte ou dommage survenant aux marchandises ou les concernant, au delà d'une somme de £ 100 au pair, par colis, à moins que la nature et la valeur desdites marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et n'aient été insérées au connaissement ». Est-ce que le Comité est d'accord ? (*Adopté*).

M. W. W. Paine. — En tant que banquier, je désire demander — cela ne me dit rien du tout à l'esprit — ce que veut dire « £ 100 au pair » ? Je n'ai aucune idée de ce que cela signifie.

M. Dor. — Nous avons dans l'esprit valeur d'avant-guerre.

M. W. W. Paine. — Vous voulez parler de valeur-or ?

M. Dor. — Non.

M. W. W. Paine. — Qu'est-ce que vous voulez dire ?

M. Dor. — Nous voulons parler de prendre la livre au change de 25 francs, au change d'avant-guerre. Dans le « *Times* », on imprime toujours « valeur au pair 25 francs » et ensuite le change d'aujourd'hui : tant.

M. W. W. Paine. — Je pense que vous devez modifier cela. Je pense que vous avez besoin de mettre certains mots ici.

M. Robert Temperley. — La Commission de Rédaction s'en occupera.

Le Président. — Cela n'est-il pas £ 100 à la valeur courante de £ 100 ? (*Non, non*).

M. W. W. Paine. — Cela est relatif au change.

M. Dor. — Ce que M. de Rousiers voulait, c'était £ 100 à ce que nous appelons le change normal ou le change d'avant-guerre lorsque la livre valait 25 francs. C'est cela qu'il voulait, je crois.

M. W. W. Paine. — Puis-je suggérer que cela pourrait être exprimé de la façon suivante : £ 100 ou la valeur au pair du change de toute autre monnaie ? C'est cela que l'on veut dire.

Sir James Hope Simpson. — Puis-je faire une observation à ce sujet ? Supposons le cas suivant : Imaginez que vous exportez du bois de Pologne, si une réclamation se produit et que l'on offre £ 100, le Polonais recevra une somme qui, à l'heure actuelle, je suppose, est égale à environ 5 shillings, alors que si vous prenez le taux du change en cours, il recevra quelque chose dans les environs de 700.000 marks polonais. C'est une chose très sérieuse. Il me semble que tous les calculs commerciaux ne sont pas basés sur des étalons monétaires théoriques comme les valeurs au pair ; ils sont basés sur les taux du change en cours ; il me semble que la méthode convenable est de dire ceci que la responsabilité doit être limitée à £ 100 ou, au cas de

conversion en une devise étrangère, à l'équivalent de £ 100 au taux du change en cours.

M. Dor. — Si vous voulez.

Sir James Hope Simpson. — Cela signifie que le Français aujourd'hui recevra 4.700 francs au lieu de 2.500 francs qu'il aurait reçus avant-guerre.

M. Dor. — Cela est parfaitement juste ; d'autant plus que nous espérons que le change se stabilisera bientôt.

Le Président. — Donc, la clause se lit ainsi : « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables, en aucun cas, pour perte ou dommage survenant aux marchandises ou les concernant au delà d'une somme de £ 100 ou de l'équivalent de cette somme en une autre monnaie au taux actuel du change. »

Sir James Hope Simpson. — Cela est exact, Monsieur.

M. de Rousiers. — Parfaitement exact ; c'est précisément le contraire de la proposition qui avait été faite. Cela signifie qu'en France vous devrez payer maintenant environ 5.000 francs au lieu de 2.500 francs. Vous prélevez le fret en francs et vous avez à payer l'indemnité en livres. C'est exactement le contraire.

Le Président. — Je crains bien que nous ne puissions aller en arrière, que nous soyons dans la vérité ou non, nous devons nous en tenir à ce que nous avons fait : « £ 100 ou l'équivalent dans d'autres monnaies au taux du change en cours par colis, à moins que la nature et la valeur desdites marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et n'aient été insérées dans le connaissement » (*Très bien, très bien*). Maintanant, je poursuis : « La déclaration du chargeur quant à la nature et à la valeur des marchandises déclarées constituera, sauf preuve contraire, une présomption, mais ne liera pas le transporteur qui pourra la contester ». Ensuite : « Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur une somme maximum différente de celle mentionnée dans ce paragraphe peut être déterminée à condition que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé ». Est-ce adopté ? (*Adopté*).

Nous nous sommes occupés de la clause n° 5 hier, ainsi que des clauses 6 et 7 ; donc nous en avons fini avec les clauses 5, 6 et 7. Ensuite, Article V. Je pense que M. Paine a un amendement ici.

M. W. W. Paine. — Je désire beaucoup épargner le temps du Comité et conserver ces Règles avec aussi peu de modifications que possible et je me suis arrangé d'accord avec Sir Norman Hill à retirer cet amendement, à condition que dans la rédaction — je pense que c'est presque une simple question à laisser à la Commission de Rédaction —, nous puissions revenir sur la clause 6 de l'article III et la rédiger dans une forme très légèrement différente. Je ne voudrais pas le moins du monde importuner le Comité avec cela parce que Sir Norman Hill et moi sommes d'accord et que cela ne modifie pas en réalité le sens des mots du paragraphe 6 de l'article III, sauf en un point. Nous sommes désireux que l'armateur ne délivre pas de connaissement « chargé » sans que lui soit remis, afin qu'il l'annule, tout connaissement « reçu pour embarquement » qu'il aurait pu déjà avoir délivré. On me dit qu'il fera cela pour sa protection personnelle, cela est de la plus haute importance du point de vue des banquiers et si c'est adopté, je pense que l'on pourra s'en remettre de cette modification au Comité de Rédaction (*Très bien, très bien*) ainsi que pour une très légère modification dans la clause de définition au paragraphe (*b*) « contrat de transport ». Nous voulons rendre ce Code applicable non seulement à un connaissement mais également à la partie d'un connaissement direct ou d'un connaissement de port ou de prise en charge relativement au contrat de transport par mer. Je pense que cela est adopté ? (*Adopté*).

Le Président. — Cela a été adopté hier après-midi.

M. W. W. Paine. — Ceci posé, je puis retirer mon amendement.

Le Président. — Je suis sûr que la Commission de Rédaction, qui comprendra Sir Norman Hill et M. W. W. Paine, prendra note de ce qui a été dit. Maintenant, Article V : Y a-t-il maintenant un amendement proposé par l'article V ? J'avais pris note d'un amendement de Sir Norman Hill tendant à omettre les mots « du navire » à l'endroit où il est dit « reçu du navire », afin que les mots dans les deux dernières lignes se lisent de la façon suivante : « insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable ». Cela est une pure question de rédaction ; si pour le reste on est d'accord sur la clause, j'ose dire que le Comité consentira à cette modification de détail. Est-ce adopté ?

Sir James Hope Simpson. — Je crois savoir que M. McConechy avait un amendement avant celui-ci, mais je désire proposer une modification à la 7e ligne.

Le Président. — Où vient l'amendement de M. McConechy ?

Sir James Hope Simpson. — Dans la seconde ligne.

Le Président. — Dans ces conditions, il vaudrait mieux que M. McConechy présente son amendement maintenant.

M. McConechy. — Mon seul but en proposant cet amendement, est d'éviter des contestations possibles par la suite. Les Comités que je représente désirent voir figurer ces mots à la seconde ligne. Ils disent que la formule « au sujet de marchandises spéciales » n'est pas tout à fait claire, car il peut se faire qu'à un certain moment, plus tard, vous veniez nous dire que des marchandises, qui sont maintenant chargées dans les conditions ordinaires du commerce, sont devenues, pour une raison ou pour une autre, des marchandises spéciales.

Le Président. — Je n'ai pas suivi. Quelles sont les marchandises que vous voulez voir figurer dans la clause ?

M. McConechy. — Je veux simplement rappeler les paroles qui ont été soumises à notre Comité. On a dit : A un moment donné, vous pourrez venir nous dire que des marchandises en colis sont des marchandises spéciales et doivent, par conséquent, être soumises à la clause, alors que nous savons, et surtout nous qui avons rédigé la clause savons parfaitement, que c'est une clause pour quelque chose de tout à fait irréprochable ; mais, dans deux ou trois ans d'ici, en lisant cela, on pourrait ne pas savoir ce que nous avons voulu entendre et je vous proposais de bien vouloir ajouter à la suite « qui en raison de leur nature spéciale ou des circonstances spéciales entourant leur embarquement ne peuvent équitablement être soumises aux Règles qui précèdent ». Je veux quelque chose pour expliquer clairement notre intention réelle dans cette clause V.

Le Président. — Je ferai remarquer que cela reviendrait à donner au juge un rôle décisif dans une transaction commerciale, au lieu de laisser ce rôle au commerçant.

Sir Norman Hill. — Après coup.

Le Président. — Après coup. Lorsque l'affaire aura été faite, le juge devra décider si elle aurait dû être faite. Et il y a des commerçants pour pouvoir désirer une pareille chose. Pour ma part, si je faisais une affaire, j'y regarderais à deux fois. Je puis dire au Comité que j'ai examiné cet article et j'ai estimé dans l'ensemble que, quoique, bien entendu, il y ait

des échappatoires pour s'en tirer d'une façon déshonnête, du moment qu'on a l'intention de faire des affaires honnêtes et, étant donné que tôt ou tard, les tribunaux trouvent moyen de découvrir la malhonnêteté et de la décourager, cet article assurerait probablement le résultat désiré aussi bien que toute autre formule de mots que je pourrais imaginer (*Très bien, très bien*). Tel a été le résultat de mes réflexions. J'offre cette observation au Comité.

M. W. W. Paine. — Je me hasarde à penser que M. McConechy, s'il consent seulement à écouter l'amendement que Sir James Simpson allait proposer, pourrait supprimer les mots qu'il proposait d'ajouter, parce que le but de cette clause est que ces contrats spéciaux ne doivent pas faire l'objet de transactions ordinaires. Si nous pouvons exclure cette possibilité, vous n'avez pas besoin de vous tourmenter au sujet de la nature des marchandises spéciales.

M. McConechy. — C'est ce que je désire.

Le Président. — M. McConechy, avec votre permission, retire son amendement.

Sir James Hope Simpson. — Monsieur le Président, Cette clause dit que, dans le cas où un contrat spécial est fait entre le transporteur et le chargeur des marchandises, il y a une réserve stipulant que les conditions de l'accord intervenu seront insérées dans un document non négociable, lequel devra porter mention de ce caractère. Et ensuite, la clause ajoute « Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal ». Je suis toujours assez effrayé quand je me trouve en présence de deux documents représentant la même transaction, dont chacun exprime des conditions différentes et indépendantes l'une de l'autre. Dans ces conditions, je suppose que l'intention serait que le chargeur aurait droit à un connaissement, mais en plus de cela.....

Sir Norman Hill. — Non, pas de connaissement.

Sir James Hope Simpson. — Alors je veux rendre cela clair. Tout ce que je veux faire, c'est rendre la chose claire ; et je désirerais suggérer ceci, et je propose l'amendement suivant, à savoir que les quatre lignes doivent se lire ainsi « Pourvu qu'en ce cas aucun connaissement ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable ».

M. W. W. Paine. — Un document non cessible.

Sir Norman Hill. — Parfaitement ; « un document non cessible et portera mention de ce caractère ». Je veux rendre cela bien clair, vous ne voulez pas qu'une nouvelle formule de connaissement soit mise en circulation par l'effet de l'usage.

Le Président. — Pas même si le commerce le veut ?

Sir James Hope Simpson. — Alors cela fera l'objet d'un nouvel examen.

Le Président. — Puis-je suggérer, Sir James, et M. Paine voudra bien observer ce que je dis, que lorsque vous aurez obtenu ce récépissé qui existe, en tout cas, en droit anglais, tout acheteur du document serait à même de faire valoir les droits du premier bénéficiaire du récépissé, à savoir l'expéditeur, par une action intentée au nom de l'expéditeur. Je pense que vous seriez d'accord, Monsieur Paine, qu'il en serait ainsi. De telle sorte qu'il n'existe réellement pas de distinction matérielle, en loi anglaise, telle qu'elle est administrée à l'heure actuelle, entre non négociable et non cessible.

M. W. W. Paine. — Sauf que comme banquier, j'ai dans l'esprit la signification spéciale attachée au mot « non négociable ».

Le Président. — Je suis tout à fait d'accord. Je pense que vous conviendrez que ces documents valant titre deviennent négociables soit par la loi, soit par la coutume. Il n'y a pas de coutume. Mais il n'y a aucune formule que nous pourrions employer ici aujourd'hui, ou plus tard, qui pourrait éviter la naissance d'une coutume, et aucune clause insérée dans ces Règles n'empêcherait un document de devenir négociable, comme le sont devenues tant de valeurs au commencement du siècle dernier, si le cours des affaires était tel que les parties n'aient d'autre alternative que de le traiter comme un document négociable. N'est-il pas meilleur de laisser le mot ?

M. W. W. Paine. — J'en conviens parfaitement. Je pense que Sir James peut mettre le mot « non négociable » et laisser de côté le mot « non cessible ».

Le Président. — D'ailleurs il me semble que cela développe l'intention réelle des parties, que cela accentue simplement la distinction que la Conférence désire faire (*Adopté*).

Sir James Hope Simpson. — Alors je puis considérer comme admis que le Comité consentira à ce que j'insère les mots : « dans ce cas *aucun connaisement ne sera émis* et que les conditions.... » ?

Le Président. — Oui, je crois comprendre que le Comité y consent.

Sir James Hope Simpson. — C'est cela que je voulais surtout.

Le Président. — Je vais lire l'article tel qu'il va se présenter maintenant. Les six premières lignes ne changent pas. A la septième ligne, il se lira maintenant « et déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère ».

Je crois savoir que le Comité donne son consentement unanime à cet amendement (*Adopté*).

« Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal ».

« Article VI. — Limites d'application de ces Règles.

« Aucune disposition de ces Règles ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou le dommage survenant aux marchandises, ou concernant leur garde et leur soin, antérieurement à l'embarquement et postérieurement au débarquement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer ». Sir Norman Hill a donné avis d'un amendement à la quatrième ligne : il s'agit d'insérer, après le mot « soin », les mots « et manutention ». Est-ce adopté ? (*Adopté*).

M. Rudolf. — Il y a une chose que je voudrais demander. Pensez-vous réellement que cette clause soit nécessaire le moins du monde ? Dans la définition, tout l'esprit du Code a trait au transport des marchandises depuis le moment où les marchandises sont reçues aux palans du navire jusqu'au moment où elles quittent le palan du navire. Il semble qu'en insérant cette clause vous sous-entendiez qu'on doit insérer des restrictions spéciales antérieurement avant l'embarquement effectif et postérieurement au déchargement effectif.

Le Président. — Je pense que Sir Norman Hill va examiner s'il est nécessaire de fixer les époques plus d'une fois. Les époques sont fixées définitivement dans une partie anté-

rieure des Règles — réception au palan et déchargement du palan —. Qu'en dit Sir Norman Hill ?

Sir Norman Hill. — Voici où est la difficulté pour nous. Nous ne voulons pas — et cette Conférence a insisté sur la nécessité de la chose — conserver les connaissements directs et autres documents de ce genre. Ce Code contient des prohibitions très nettes contre l'insertion de clauses dans le contrat de transport. Nous avons un contrat mixte. Nous tenons à bien faire remarquer que le même document, le même bout de papier servira à deux fins. C'est en premier lieu un contrat de transport qui est entièrement régi par ce Code. Les autres clauses, dans ce même bout de papier, ont trait à des opérations qui sont entièrement en dehors du Code, et je ne pense pas que ce soit une pure répétition, je pense que cela est nécessaire pour la sécurité du reste du document (*Très bien, très bien*). C'est un document composite.

Le Président. — Pour ma part, je suis porté à penser qu'il y a une raison pour cela. Nous nous embarquons sur une mer inconnue et il est préférable de nous assurer cette garantie. Le Comité consent-il à l'article VI ? (*Accepté*).

« Article VII. — Limitation de responsabilité. — Les dispositions de ce Code ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ». C'est la formule connue. Je pense que cela est admis ? (*Accepté*).

On me fait remarquer que l'emploi du mot « Code » ici, à la première ligne, est une erreur. C'est en réalité « Les dispositions de ces Règles ».

Sir Norman Hill. — Cela se trouve également dans le titre de l'article VI.

Le Président. — La Commission de Rédaction va s'occuper de cette question, mais je pense que l'esprit de la chose est accepté. Article VIII. — Navires en service public. — Il s'exprime ainsi : « Ce Code ne s'appliquera pas aux navires du Gouvernement employés exclusivement au service naval ou militaire ». Sir Norman Hill a donné avis d'un amendement sur cette clause.

Sir Norman Hill. — Je propose qu'elle se lise ainsi : « Le présent Code s'appliquera aux navires appartenant à un Gouvernement quelconque ou affrétés par lui, sauf aux navires employés dans un service naval ou militaire ». Je suppose,

Monsieur, que nous ne pouvons pas aller plus loin que de dire « ces Règles devraient s'appliquer ». Bien entendu, pour nous tous, tant chargeurs qu'armateurs, le montant du tonnage qui a été mis en exploitation pour le compte du Gouvernement a été un facteur très difficile, et je pense qu'il serait juste et équitable que l'Association exprimât l'avis que ces Règles, qui s'appliqueront au commerce, devraient s'appliquer aux navires du Gouvernement engagés dans le commerce.

Le Président. — Nous ne pouvons, bien entendu, imposer d'obligation aux Etats souverains mais, comme conseil à donner en matière de convenance commerciale, je pense que le Comité est autorisé à exprimer son opinion, sous la forme d'une règle, dont les Etats souverains, s'ils sont dans la situation de se mettre au-dessus des convenances, pourront ne pas tenir compte. De la sorte, le Comité consentirait peut-être à un amendement rédigé en ces termes : « Ces Règles devraient s'appliquer » — sans vouloir ordonner — « aux navires appartenant à un Gouvernement ou affrétés par lui, sauf aux navires employés dans un service naval ou militaire ». Qu'est-ce qu'en pense le Comité ?

M. Rudolf. — Ne serait-il pas mieux d'insérer cela dans notre liste de résolutions, et non pas dans ces Règles.

Le Président. — C'est plutôt une règle-conseil, à mon avis.

M. Rudolf. — Toutes ces Règles doivent être soumises aux Gouvernements ; celle-ci devra faire l'objet d'un accord avec les Gouvernements.

Le Président. — Vous ne pouvez faire d'accord avec les Gouvernements.

M. Robert Temperley. — Ce n'est pas une règle de toute façon.

Le Président. — Ce n'est pas une règle. Si vous omettez l'exclusion, vous avez le droit d'omettre la règle. Devons-nous admettre que cet article VIII est supprimé et que la question sera traitée au moyen d'une résolution ? (*Adopté*).

La Commission de Rédaction va prendre note de la question comme devant faire l'objet d'une résolution.

La Commission de Rédaction se compose, avec votre permission, de Sir Norman Hill, M. McConechy, M. Paine, M. Léopold Dor, M. Knottenbelt et M. Carlsson. Si je puis, j'inviterai cette Commission à se réunir cet après-midi

à 3 heures. Si la Commission veut se réunir au Palace Hôtel, où je suis descendu, ma chambre est à leur disposition, et je serai assez près, si je puis être de quelque assistance à la Commission, pour être également à sa disposition.

Sir Norman Hill. — J'ai pensé que nous nous réunirions sous votre présidence, Monsieur. Nous ne nous en tirerons jamais, si nous ne le faisons pas.

Le Président. — Très bien. Donc, la Commission se composera du Président, de Sir Norman Hill, M. McConechy, M. Paine, M. Léopold Dor, M. Knottenbelt et M. Carlsson et j'invite la Commission à se réunir cet après-midi à 3 heures à Scheveningen.

Maintenant, Messieurs, il me reste à vous dire une chose. J'ai l'impression d'une obligation personnelle envers les personnes qui ont pris part à ces discussions et qui se sont soumises d'un si bon cœur à une direction des débats quelque peu impérieuse ; et j'ai grandement admiré, non seulement l'esprit, mais aussi la puissance des discussions qui ont eu lieu hier après-midi et ce matin.

Sir Norman Hill. — Monsieur, J'espère que nous aurons d'autres occasions d'exprimer....

Le Président. — Je pense que la séance est levée (*Non. Applaudissements frénétiques*).

Sir Norman Hill. — Monsieur le Président, Nous vous revaudrons cela une autre fois.

Dr Bisschop. — Le Congrès est ajourné jusqu'à demain matin 9 h. 30.

Le Président. — Je pense que nous pouvons dire 10 heures demain matin, si nous pouvons convenir d'être là à 10 heures juste. Je trouve qu'il est plutôt mal commode d'arriver ici, tout au moins en ce qui concerne les communications. Nous disons donc 10 heures très précises demain matin.

(*La séance est levée*).

Procès-verbal de la quatrième journée, au Palais de la Paix à la Haye, le vendredi 2 septembre 1921

Le très honorable Sir Henry E. Duke *au fauteuil présidentiel.*

Le Président. — Messieurs, je vous ai parlé hier, au moment de lever la séance du Comité, de la dette de gratitude que je ressentais à l'égard du Comité pour la bonne volonté avec laquelle il s'est soumis à une présidence quelque peu intolérante, dans le but d'assurer le succès de ses travaux. Je suis heureux de vous dire que la Commission de Rédaction, qui s'est réunie hier après-midi et qui a employé plusieurs heures à ses travaux, a pu se mettre d'accord à l'unanimité sur le texte qui a été adopté et qui, je crois, donnera effet aux intentions que le Comité a adoptées d'une façon générale (*Très bien, très bien*). Il me semble que c'est un grand triomphe de négociations entre intérêts pour lesquels il y a de sérieux motifs commerciaux de divergence.

Maintenant, je propose de ne rien faire pour atténuer la validité de l'accord auquel on est arrivé. Voici ce que je propose de faire. Je vais vous lire le projet dans la forme sur laquelle les représentants des groupements et des pays intéressés se sont mis d'accord à l'unanimité, et, lorsque j'aurai fini, si, comme je le pense, vous avez réellement confiance dans la Commission que vous avez nommée pour faire votre rédaction, je vous demanderai de soumettre au Comité, sous ma responsabilité en ma qualité de président, ce projet sur lequel vos représentants se sont mis d'accord d'une façon unanime. J'ajouterai simplement ceci : Ce n'est pas une loi ; il n'a pas d'effet législatif, il n'aura pas de sanction en droit avant d'avoir été adopté par les groupements représentatifs et les intérêts en jeu. Ils peuvent discuter entre eux pour savoir si le langage qui a été adopté avec soin par votre Commission de Rédaction répond bien aux buts proposés. Tel est l'avantage qu'il y a à donner pouvoir à votre Comité exécutif d'envoyer cette question aux groupements représentatifs afin que ces Règles que vous regardez comme justes et équitables puissent entrer en vigueur rapidement.

Maintenant, en tenant compte que telle est la procédure, et en se rappelant qu'il appartient aux intérêts en jeu, et non, ce me semble, à nous autres, individuellement, de soulever maintenant de nouvelles questions sur la rédaction à laquelle nous sommes arrivés, je vais vous lire ce projet de Règles.

Vous voudrez bien, Messieurs, prendre note de tout ce que vous désirerez soulever dans vos Associations ; mais, lorsque j'aurai lu ces Règles, je vous demanderai l'autorisation de vous les soumettre, et j'espère que, en raison de l'unanimité à laquelle on en est arrivé dans la Commission de Rédaction, et qui a été la conséquence de deux journées de conclusions unanimes dans vos délibérations, le Comité se trouvera en état, par un vote commun, de recommander ces Règles à l'Association pour leur examen et leur adoption (*Très bien, très bien*) :

ASSOCIATION DE DROIT INTERNATIONAL

COMITÉ DE DROIT MARITIME

LES RÈGLES DE LA HAYE, 1921

DÉFINISSANT LES RISQUES ASSUMÉS PAR DES TRANSPORTEURS MARITIMES EN VERTU D'UN CONNAISSEMENT.

ARTICLE I. — *Définitions.*

Dans ces Règles les mots :

(a) « Transporteur » comprend le propriétaire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

(b) « Contrat de transport » signifie un connaissement ou tout document similaire faisant titre, tout et autant que ce document se rapporte au transport de marchandises par mer.

(c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison transportée sur le pont.

(d) « Navire » comprend tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

(e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis la réception des marchandises au palan du navire jusqu'à leur déchargement du palan du navire.

ARTICLE II. — *Risques.*

Sous réserve des stipulations de l'article V, le transporteur pour tous contrats de transport de marchandises par mer, sera,

quant à la manutention, chargement, arrimage, transport, garde, soin et déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Article III. — *Responsabilités et Obligations.*

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

(a) mettre le navire en état de navigabilité ;
(b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;
(c) approprier et mettre en état sain pour la réception, le transport et la préservation des marchandises les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées.

2. Le transporteur sera tenu de pourvoir à la manutention, chargement, arrimage, transport, garde, soin et déchargement appropriés et soigneux des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, à la demande du chargeur, émettre un connaissement portant entre autres choses :

(a) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apparaissent clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles restent lisibles jusqu'à la fin du voyage ;
(b) le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur avant que le chargement ne commence ;
(c) l'état et le conditionnement apparents des marchandises.

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu d'émettre un connaissement portant la description, les marques, le nombre, la quantité ou le poids, dont il a raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui.

4. Un tel connaissement émis pour des marchandises autres que des marchandises transportées en grenier et des cargaisons

complètes de bois, constituera, sauf preuve contraire, la présomption que le transporteur a reçu les marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément aux paragraphes 3 (a), (b) et (c).

Pour toute réclamation contre le transporteur au cas de marchandises transportées en grenier ou de cargaisons complètes de bois, le plaignant sera tenu, nonobstant le connaissement, de prouver le nombre, la quantité ou le poids actuellement délivrés au transporteur.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur l'exactitude de la description, des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points.

6. A moins qu'une notification écrite d'une réclamation pour perte ou dommage, et la nature générale de cette réclamation ne soit signifiée par écrit au transporteur ou à son agent au port de décharge avant l'enlèvement des marchandises, cet enlèvement constituera, sauf preuve contraire, la présomption de la délivrance par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites au connaissement et en tous cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour perte ou dommage à moins qu'une action ne soit intentée dans les 12 mois de la délivrance des marchandises.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué », pourvu qu'aucun connaissement libellé « Reçu pour Embarquement » ou autre document faisant titre, n'ait été précédemment délivré pour ces marchandises.

En échange et contre remise d'un connaissement libellé « Reçu pour Embarquement » le chargeur sera en droit, après l'embarquement des marchandises, d'obtenir un connaissement libellé « Embarqué ».

Un connaissement libellé « Reçu pour Embarquement » dans lequel ultérieurement sont insérés par le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur le nom ou les noms du navire ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, sera considéré aux fins de ces Règles, comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictés dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrivent ces Règles, sera nulle, non avénue et sans effet.

ARTICLE IV. — *Droits et Exonérations.*

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de :

(a) acte, négligence ou faute du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration (management) du navire ;

J'attire votre attention sur ce point. Avec le consentement des représentants des intérêts des armateurs : (b) « Baraterie du capitaine ou des marins » a été omis et (b) est maintenant « Feu ». Je continue :

(c) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
(d) acte de Dieu ;
(e) fait de guerre ;
(f) fait d'ennemis publics ;
(g) arrêts ou contraintes de princes, autorités ou peuple ou saisie judiciaire ;
(h) restrictions de quarantaine ;
(i) acte ou omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, son agent ou représentant ;
(j) grèves ou lockouts ou arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
(k) émeutes ou troubles civils ;
(l) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
(m) défaut, qualité ou vice propre des marchandises ;
(n) insuffisance d'emballage ;
(o) insuffisance ou imperfection de marques ;

Ensuite, afin de répondre à la question qui a été soulevée, à savoir si le Comité avait bien expliqué qu'il n'était pas dans l'intention de s'occuper des conditions existantes concernant la relation entre « vices cachés » et « navigabilité », il a été par un commun accord introduit comme :

(p) vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;

Ensuite :

(q) toute autre cause ne provenant pas d'une faute positive ou de la participation du transporteur ou de la faute ou négligence des agents, préposés ou employés du transporteur.

3. Aucun déroutement pour sauveter ou tenter de sauveter des vies ou des biens en mer, ou aucun déroutement autorisé par le contrat de transport ne sera considéré comme une infraction ou violation de ces Règles ou du contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

4. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables en aucun cas pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, au delà d'une somme de £100 par colis ou unité,

Là il y a une légère modification sur laquelle j'appelle votre attention — « 100 £ par colis ou unité » —. Comme vous le savez, il y a des marchandises auxquelles s'appliquent ce code qui ne sont pas indiquées par colis, et la question a été soulevée hier, et après examen le Comité a pensé qu'en ajoutant les mots « ou unité », l'intention serait rendue claire,

ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et n'aient été insérées au connaissement.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

La déclaration du chargeur quant à la nature et la valeur des marchandises déclarées constituera, sauf preuve contraire, une présomption, mais ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

5. Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si le chargeur a fait une déclaration sciemment erronée de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable ou explosive, ou de nature dangereuse, à moins que cette nature et ces caractères n'aient été déclarés par écrit par le chargeur au transporteur avant l'embarquement, et que le transporteur, capitaine ou agent du transporteur n'ait consenti à leur embarquement, pourront à tout moment avant leur délivrance être détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité pour le chargeur, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dom-

mage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si de telles marchandises embarquées avec le consentement du transporteur devenaient un danger pour le navire ou la cargaison, elles pourraient de même façon être détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité pour le chargeur.

7. Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de tous ou de l'un quelconque de ses droits et exonérations prévus par cet article, pourvu que cet abandon soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Article V. — *Conditions Spéciales.*

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou son obligation quant à l'état de navigabilité du navire, ou le soin ou diligence de ses préposés ou agents quant aux manutention, chargement, arrimage, garde, soin et déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Article VI. — *Limites d'Application de ces Règles.*

Aucune disposition de ces Règles ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou le dommage survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement à l'embarquement et postérieurement au débarquement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article VII. — *Limitation de Responsabilité.*

Les dispositions de ces Règles ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de la convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Maintenant, Messieurs, si vous voulez bien donner votre assentiment à la manière de procéder que je propose, et si vous êtes d'accord avec moi que le moment opportun pour soulever les questions de détail est celui où les groupements représentatifs en seront à leurs conclusions, vous voudrez bien donner votre approbation à la ligne de conduite que je propose qui est de vous demander de donner le plus de poids possible à l'œuvre qui a été faite en acceptant d'une façon unanime la rédaction de ces Règles.

Je propose : que le projet de Règles soit adopté sous le nom de « Règles de La Haye, 1921 ». (*Adopté à l'unanimité*) (*Applaudissements*).

Maintenant, Messieurs, nous avons encore un projet, je ne me rappelle plus quel jour vous nous avez chargé de le rédiger, mais la rédaction a été faite dans la journée même ou, en tous cas, dans la soirée. Nous l'avons revisée hier avec l'aide de la nouvelle Commission de Rédaction. Il s'agit du projet de Résolutions par lesquelles ce Comité présente à l'Association son projet de Règles complété en signalant l'opportunité de profiter de cette occasion. Il expose également à l'Association les raisons qu'il y a de croire qu'il existe actuellement, entre les différents intérêts en jeu, un degré de coopération dont il serait contraire à l'intérêt public de ne pas profiter (*Très bien, très bien*). Il demande que cette coopération continue (*Très bien, très bien*). Il fixe, autant que cela est possible, une date à laquelle, de l'avis de votre Comité exécutif, et j'espère de l'avis de tout le Comité, on pourrait, peut-être, introduire ces Règles comme un des rouages de la machine du transport des marchandises par mer, une date que vous allez entendre. Il donne également certains conseils et donne des indications sur des points de détail. Je m'en vais vous lire les Résolutions lentement et avec beaucoup de soin et je les lirai deux fois si cela est jugé désirable.

« Connaissements. — Le Comité de Droit Maritime recommande à la considération de l'Association de Droit International les résolutions suivantes :

« (1) Que suivant l'opinion de cette Association, le trafic et le négoce maritimes internationaux seront développés, et que les différends seront évités ou leur règlement facilité, si les droits et responsabilités des propriétaires de marchandises et des propriétaires de navires sont à bref délai respectivement définis par des Règles d'un caractère net et équitable régissant les connaissements, et qui seraient universellement appliquées. » — Eh bien, Messieurs, est-ce clair ? (*Oui*). — Etes-vous d'accord ? (*Adopté*).

« (2) Que l'Association approuve sous le nom de « Règles de La Haye, 1921 » (The Hague Rules, 1921) les règles relatives

au transport par mer préparées par son Comité de Droit Maritime (Maritime Law Committee) et qui ont été arrêtées durant cette Conférence, après consultation des représentants des intérêts engagés de nombreux Etats Maritimes, et en recommande l'adoption internationale.

« Dans le but d'obtenir une action prompte et efficace, l'Association compte sur la continuation de la collaboration des armateurs, chargeurs, réclamateurs, banquiers et assureurs présents et représentés à la Conférence, ce qui paraît rendre cette proposition au moment présent un moyen pratique de progrès. » — Est-ce clair, Messieurs ? (*Oui*). — Etes-vous d'accord ? (*Adopté*).

« (3) Que suivant l'avis de l'Association de Droit International (International Law Association) ces Règles s'appliqueraient aux navires appartenant à tout Gouvernement ou affrétés par lui, à l'exception des navires exclusivement employés à un service naval ou militaire ». — Etes-vous d'accord ? (*Adopté*).

« (4) Que ces Règles soient publiées en Anglais et en Français, les langues officielles de cette Conférence. »

Le but de cela, Messieurs, est de permettre à votre Comité exécutif de se procurer un double de l'original en un langage du Continent pour l'usage du Continent. Il est très difficile pour nos amis du Continent de se conformer à un texte anglais avec certitude, parce qu'ils ne sont pas sûrs des équivalents, dans la loi et la pratique du Continent, et il a semblé au Comité, si nous prenons la décision que la publication devrait être faite en deux langues, que la traduction ne devra pas être éditée avant d'avoir été très soigneusement revisée, et que cela constituerait une aide précieuse (*Très bien, très bien*). J'ai des raisons de croire qu'il n'y aura pas de grandes difficultés à établir le texte français, qui sera le second texte officiel. — Etes-vous d'accord ? (*Adopté*).

« (5) Que suivant l'opinion de cette Association, l'emploi des documents maritimes connus sous la forme de connaissements libellés « reçu pour embarquement » et documents similaires, est devenu, en de nombreux cas, une nécessité du commerce.

« Cette Association est, en conséquence, d'avis que les intérêts engagés collaborent pour faire disparaître les difficultés que suscite actuellement l'usage de ces documents dans les cas où la nécessité de leur emploi est généralement reconnue » (*Très bien, très bien*). Est-ce d'accord ? (*Adopté*).

« (6) Considérant qu'il existe dans plusieurs Etats une législation spéciale relative au sujet régi par ces Règles, et que des projets de loi concernant le même sujet sont déposés dans d'autres Etats, et considérant qu'il sera seulement possible d'appliquer ces Règles dans ces Etats si elles sont en accord avec la législation nationale, l'Association émet le vœu que

pour assurer l'uniformité, chaque législation existante ou en préparation soit mise en concordance avec ces Règles. » Etes-vous d'accord ? (*Adopté*).

« (7) Que l'organe exécutif du Comité de Droit Maritime (Maritime Law Committee) soit autorisé, et il l'est par les présentes, à continuer son action d'accord avec les corps représentés et les intérêts engagés, et il est prié de le faire de façon à assurer l'adoption desdites Règles et leur mise en vigueur pour toutes opérations traitées à compter du 31 janvier 1922 » (*Très bien, très bien*). — Etes-vous d'accord sur cette résolution ? (*Adopté*).

Les Résolutions sont adoptées et nous pouvons passer à la question suivante, la question relative aux chargements sur le pont (*Applaudissements répétés*). Le Dr Bisschop va vous faire une communication au sujet de la mise en circulation de ces projets de Règles que vous seriez heureux, je sais, d'avoir entre les mains pour les communiquer à vos amis.

Dr Bisschop. — Nous avons travaillé hier tard dans la soirée pour mettre ces Règles debout pour être adoptées, ainsi que les Résolutions. Il y a une loi très salutaire, vous pouvez l'appeler ainsi, dans ces temps difficiles, aux Pays-Bas. C'est la loi qui défend qu'aucun ouvrier ne travaille après 5 heures du soir. De sorte que nous n'avons pas pu faire imprimer les Règles cette nuit, car le travail de nuit est interdit. Nous les avons donc remises aux imprimeurs ce matin à 8 heures, et l'on m'a promis, et j'espère que les imprimeurs tiendront leur promesse, que j'aurai les épreuves cet après-midi, et demain j'aurai un nombre suffisant d'exemplaires pour en remettre à chacun de vous quelques copies pour emporter. Cela ne constituera pour vous qu'une aide, si vous possédez ce qui est adopté aujourd'hui. Ce n'est pas la publication officielle, qui sera éditée à Londres. Comme le Président l'a fait remarquer, nous aurions vivement désiré que vous ayiez le document officiel en deux langues. Nous avons pu hier établir la traduction de ces Règles en français. Cela sera fait très soigneusement, et la personne qui doit nous y aider, M. Léopold Dor, veut, naturellement, le faire très bien, mais on vous la remettra dès que possible. Demain, vous verrez les épreuves en anglais. Elles seront à votre disposition ici.

M. Cleminson. — Aurez-vous les Résolutions ici ?

Dr Bisschop. — Oui ; les Règles et les Résolutions. Il n'y a qu'une chose que je voudrais faire remarquer encore. Une erreur s'est produite dans certaines de ces Règles par la faute

des imprimeurs. Elles sont intitulées « Règles de La Haye, 1921 », et le Président vous a lu, et c'est le titre que nous avons adopté, « Les Règles de La Haye, 1921, définissant les risques assumés par des transporteurs maritimes en vertu d'un connaissement ». En envoyant cela à l'imprimeur, j'ai malheureusement biffé deux lignes au lieu d'une. J'espère que vous m'excuserez pour cette petite erreur.

M. Rudolf. — Dr Bisschop, Puis-je demander si ces Résolutions et ces Règles seront publiées dans la presse aussitôt ?

Dr Bisschop. — C'est au Président qu'il appartient de le dire.

Le Président. — Certainement, nous avons eu à nos séances, je le sais, des représentants de la presse, et l'on m'a remis ce matin, bien que je n'ai pas eu le temps de le lire, un exemplaire de la « Shipping Gazette », contenant des renseignements sur nos travaux. Quels renseignements et quels travaux, je ne sais pas, mais il y a ici des représentants de la presse. Nous avons conduit ces débats sans aucun secret, et si les représentants de la presse attachent à ces questions l'importance que le monde commercial y a attachée, je ne doute pas qu'ils vont s'empresser de faire connaître le plus tôt possible au monde commercial les conclusions auxquelles nous sommes arrivés à l'unanimité.

Dr Bisschop. — Puis-je faire remarquer, comme je vous l'ai dit auparavant, que les Règles officielles, celles dont le Comité sera responsable, seront envoyées par la suite aux différents groupements qui sont représentés ici. Elles seront revues sérieusement, et devront être sanctionnées par le Président. Ce que je vous remettrai demain matin est, comme je l'ai dit, un imprimé que j'ai pris sous ma propre responsabilité de vous distribuer.

Sir Norman Hill. — Je ne vais pas demander la permission du Président. Il est on ne peut plus pressé d'aller s'occuper d'une autre affaire. Je suppose que c'est parce qu'il espère finir vers 5 heures et s'échapper de la prison (*Rires*). Mais, Messieurs, je suis fortement d'avis que je dois profiter de cette occasion, je pense au nom de tous, d'exprimer à notre Président tout d'abord, à nos honorables secrétaires ensuite, et, enfin, au Comité de Droit Maritime de l'Association de Droit International, le sentiment que nous leur sommes redevables pour l'aide qu'ils ont donnée.

Maintenant, j'ai l'honneur d'être membre de l'Association

de Droit International ; c'est un de mes titres ; mais le titre auquel j'ai siégé ici, et en raison duquel je crains de vous avoir pas mal importunés (Le Président : *Non, non*), c'est en qualité de représentant des armateurs anglais.

Et, Monsieur, je voudrais dire seulement un ou deux mots au sujet de l'œuvre que vous avez faite ici, et vous exposer mes impressions. Nous autres armateurs — je pense que je parle au nom des armateurs de tous les pays — avons eu nettement le sentiment qu'il existait un mécontentement parmi les intérêts sur cargaison, mais nous avons toujours, dans tous les pays, éprouvé de réelles difficultés pour qu'on nous signale les motifs précis de ce mécontentement et qu'on nous suggère des remèdes bien déterminés.

Puis-je ajouter encore un mot ? Les armateurs de tous les pays ont été impressionnés de ce fait, et je pense qu'ils avaient lieu d'en être impressionnés, que pour eux seuls parmi les autres trafiquants, on demande qu'ils soient placés sous le contrôle de l'Etat — vous pouvez l'appeler contrôle, vous pouvez l'appeler de tout autre nom, ainsi que cela a été suggéré l'autre jour, mais somme toute, c'est de cela qu'il s'agissait — alors que tous les trafiquants, importateurs, exportateurs, banquiers et assureurs, avec lesquels ils traitaient, étaient laissés libres.

Telles étaient les conditions qui existaient en mai dernier, lorsque le Comité de Droit Maritime se réunit à Londres, et je crois que ces conditions continueraient à exister aujourd'hui, n'avait été l'action entreprise par le Comité de Droit Maritime.

Le premier service qu'a rendu le Comité a été d'obtenir de nos amis représentant les intérêts sur cargaison un exposé clair des points sur lesquels ils désiraient que les armateurs modifient leur manière de faire en général. Ce fut là, Messieurs, un service très important.

Le deuxième service fut de nous convoquer à ce Congrès à La Haye dans une atmosphère de paix et d'amitié, de façon à pouvoir débattre, les uns avec les autres, en toute franchise et d'une façon détaillée, les propositions qui avaient été formulées par les intérêts sur cargaison.

Donc, nous avons discuté et nous possédons maintenant des Règles approuvées donnant corps aux conclusions auxquelles nous sommes arrivés à l'unanimité. Elles sont basées, pour une grande mesure, sur l'expérience acquise par la pratique de l'Harter Act et de législations similaires adoptées par divers pays qui ont appliqué les principes dudit Act. Mais, Messieurs, telles qu'elles se présentent, ce sont des Règles essentiellement commerciales rédigées par des hommes d'affaires de tous les pays avec l'aide éclairée d'hommes de loi des divers pays, pour la conduite et le contrôle des affaires qu'ils ont journellement à traiter.

J'espère, et je crois, que nos conclusions seront acceptées et mises en pratique d'une façon internationale, tant à la lettre, et, ce qui est beaucoup plus important, que dans l'esprit dans lequel nous nous sommes rencontrés à cette Conférence (*Très bien, très bien*).

Si cet espoir est réalisé, notre dette de gratitude envers notre Président sera très grande en réalité (*Très bien, très bien*). Il nous aura été d'une aide matérielle très précieuse pour arriver à ce résultat. Mais, que cet espoir soit ou non réalisé, notre dette de gratitude n'en demeurera pas moins (*Très bien, très bien*). Il a conduit nos débats d'une façon admirable. Il a formulé les conclusions auxquelles nous sommes arrivés dans un langage approprié que nous de tous pays pouvons comprendre et suivre ; et il a commencé par appliquer équitablement entre tous les intérêts les conclusions auxquelles nous sommes arrivés.

Maintenant, Messieurs, je ne peux pas vous retenir plus longtemps, mais je demande que nous nous mettions d'accord pour voter des remerciements très cordiaux à notre Président (*Applaudissements prolongés*).

Le Président (*qui a été accueilli avec des applaudissements*). — Messieurs, Sir Norman Hill, hier, n'a pu éviter le contrôle du Président (*Rires*). J'ai immédiatement levé la séance quand je l'ai soupçonné de l'intention dont il vient de montrer que je le soupçonnais à juste titre. Eh bien, aujourd'hui il a prévu que je ne pourrais jouer le même jeu de défense, et je ne pouvais employer ce moyen, je ne pouvais lever la séance à nouveau, alors que nous avons quelque chose à faire. Cela soit dit en plaisantant.

Je dois vous dire, en toute sincérité, que si vous obtenez le résultat pour lequel les représentants de tant d'intérêts si divers, et parfois en opposition, ont travaillé avec tant d'ardeur pendant cette semaine, ce sera un des souvenirs de ma vie dont je serai fier, que d'avoir pu vous aider quelque peu en mettant à votre service l'expérience que j'ai pu avoir autrefois soit comme juriste, administrateur ou juge. Il peut se faire que vous échouiez : je ne le crois pas cependant (*Très bien, très bien*). Je pense que les gens d'affaires qui ont pris cette œuvre en mains, et l'ont conduite avec une telle résolution et décision, s'occuperont de la faire aboutir, et que les Règles que vous avez adoptées, sous un nom ambitieux, entreront en vigueur et écarteront les innombrables causes de désagrément et de perte qu'ont semblé présenter certaines des conditions actuelles. Mais s'il arrivait que vous n'ayiez pas de succès cette fois, en tout cas nous avons fait un grand effort. J'ai, ce me semble, rencontré parmi vous de nombreux amis dont j'apprécierai toujours

la considération. Je vous suis très reconnaissant. Je vous suis d'autant plus reconnaissant que je sais qu'aucun Président, fût-il un archange, n'aurait été d'aucune utilité dans cette Assemblée, si des gens d'affaires des divers pays du monde commercial ne s'étaient présentés ici, disposés et déterminés à mettre en œuvre leurs capacités commerciales pour diriger et contrôler leurs intérêts commerciaux. Je vous remercie (*Applaudissements prolongés*).

(*Ici se place la discussion sur les chargements en pontée dont le procès-verbal a été imprimé à part*).

Le Dr A. Lind, en résumant le mémoire intitulé « Réforme de la Réglementation internationale de l'assurance et de l'avarie commune », dit :

En 1915 ont été publiés les mémoires préparés pour la Conférence qui aurait dû avoir lieu à La Haye en 1914, et parmi ceux-ci, se trouvait le mien sur le sujet que je me propose de soumettre à votre attention, et dont la fin a été perdue chez l'imprimeur.

Lès sept années qui se sont écoulées depuis, n'ont pas modifié le moins du monde mon opinion sur la question qui a été discutée à Madrid, en 1913, et traitée dans mon mémoire, et même, les faits qui se sont passés pendant la guerre n'ont fait que renforcer ma conviction. C'est pourquoi je n'ai pas vu la nécessité de faire imprimer un nouveau papier pour la Conférence d'aujourd'hui et je prie que l'on se réfère à celui déjà paru. Le Code des Règles d'York/Anvers, un des premiers enfants, et j'ajouterai, le plus fort et le plus vigoureux, de notre Association, a passé triomphant à travers toutes les luttes de ces dernières années. Les Règles sont aussi répandues et d'un usage aussi international qu'auparavant, et elles continuent d'être insérées dans presque toutes les chartes-parties du monde.

Vous vous souviendrez, Messieurs, que sur la proposition de feu Lord Justice Kennedy, dont la mort est une si grande perte pour notre Association, la résolution suivante a été votée par 19 voix contre 13. « Cette Conférence adopte provisoirement le rapport du Comité et recommande qu'il soit soumis au prochain Congrès pour confirmation, avec telles modifications qui pourront, entre temps, se recommander d'elles-mêmes à la Commission, à laquelle il est renvoyé à cet effet ». Le rapport de la Commission mentionné dans cette résolution, établi par M. H. C. Dowdall, concluait à l'adoption d'un Code international pour l'Avarie Commune, pour lequel un excellent avant-projet fort bien étudié fut donné par M. Dowdall.

Théoriquement, c'eût été un travail merveilleux, mais pra-

tiquement, je maintiens toutes mes objections. Il serait trop long de vous donner mes arguments en détail, et je vous prie de vous reporter à mon mémoire de 1914, mais tous les gens d'affaires vous diront combien il est difficile d'introduire des principes nouveaux dans les contrats commerciaux, quelque bien fondés qu'ils puissent être en théorie, et je crains fort que l'influence du nouveau Code ne soit désastreuse pour l'internationalité des Règles d'York/Anvers.

J'ai consulté la plupart des affaires juridiques qui ont été soumises aux tribunaux dans les différents pays après notre Conférence de Madrid, et je n'ai pas trouvé de points importants sur lesquels les Règles d'York/Anvers se soient trouvées en défaut comme base pour les règlements d'avarie commune. Bien entendu, il est question d'élargir les Règles d'York/Anvers pour englober les principales questions qui ont été soulevées depuis la dernière réforme des Règles d'York/Anvers en 1890, mais un nouveau Code n'est ni nécessaire, ni désirable.

J'ai l'appui, en la circonstance, de M. Howard B. Hurd, président du Congrès Général de l'Association des Dispacheurs, dont j'ai l'honneur de faire partie, congrès qui a eu lieu à Londres, le 20 mai 1921. « On peut étudier, dit-il, s'il ne serait pas désirable de définir des principes, mais il n'est pas douteux qu'il serait très avantageux de pouvoir renforcer l'uniformité de pratique, en élargissant les Règles d'York/Anvers de façon à ce qu'elles embrassent certaines questions pratiques de règlement qui n'y figurent pas. Probablement, le meilleur moyen d'arriver à ce but serait de réunir une Conférence des personnes de ce pays et de l'étranger, le plus directement intéressées dans ces questions pratiques de règlement, avant d'appeler la loi à l'aide pour donner effet aux conclusions auxquelles on pourrait arriver ».

Pour conclure, Messieurs, permettez-moi d'exprimer l'espoir que la question d'un Code nouveau de l'Avarie Commune, qui n'a pas été soulevée à notre Conférence, continuera de dormir du sommeil du juste, sans qu'on la réveille, avec tant d'autres avant-projets.

Dans le programme de notre Conférence, mon sujet est indiqué comme devant embrasser également le règlement international de l'assurance, mais je veux laisser sur ce point la parole à M. Orobio de Castro, dont le tour viendra bientôt de lire un mémoire sur des questions semblables (*Murmures d'approbation*).

Le Président. — Maintenant, la discussion est ouverte. Il se peut que le Comité partage la satisfaction que j'éprouve d'avoir eu l'occasion d'entendre l'argumentation de M. Lind

en plus de la lecture de son mémoire. S'il en est ainsi, le mémoire et l'argumentation seront consignés au procès-verbal de notre Comité. C'est la volonté du Comité.

Maintenant, Messieurs, il y a autre chose. Au début du Congrès, nous n'avons pas perdu une minute en formalités. Le résultat heureux en est que nous avons à disposer maintenant de quelques minutes. Il y a certains devoirs dont il est d'usage que le secrétaire s'acquitte au début d'un congrès où l'on a le temps. Il annonce ceux qui sont venus, et ceux qui n'ont pu venir. Je vais donc prier le Dr Bisschop de faire brièvement cette annonce pour se conformer à l'usage général des conférences de ce genre.

Dr W. R. Bisschop. — Monsieur le Président et Messieurs, De nombreuses circulaires ont été envoyées pour convoquer les personnes à cette Conférence. Je commence par le déclarer, car il a été dit que nous n'avions pas fait une publicité suffisante sur la Conférence. De divers groupements et organisations privés, nous avons reçu des avis motivés sur les sujets dont nous nous sommes occupés à cette Conférence, principalement sur la question des connaissements, et je suis sûr que d'après les réponses qui ont été reçues, vous verrez combien est grand l'intérêt qu'on a pris à l'étranger à ces questions. En premier lieu, laissez-moi dire qu'environ 100 représentants sont venus ici rien que de la Grande-Bretagne seule. Je vais vous dire tout à l'heure qui ils représentent.

En ce qui concerne les autres pays, j'ai ici une lettre de l'Ambassadeur Belge à Londres qui dit : « Au sujet de votre lettre du 12 juillet m'informant que la présence de représentants de la Belgique serait bien accueillie à la Conférence de l'Association de Droit International qui doit avoir lieu au Palais de la Paix, à La Haye, les 29 août et jours suivants, j'ai l'honneur de vous informer que le Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes de Belgique, et le Ministère des Affaires Etrangères de Belgique se feront un plaisir d'être représentés au Congrès de La Haye. Les noms des délégués sont portés sur la feuille jointe à cette lettre ». Nous avons eu le plaisir de voir ici M. Franck, Ministre des Colonies, M. Albert Le Jeune, sénateur, M. H. De Vos, représentant le Ministère de la Marine, des Postes et Télégraphes, et M. J. De Ruelle, représentant le Ministère des Affaires Etrangères. Ensuite, le Consul de Danemark écrivait : « Au sujet de vos lettres des 12 juillet et 9 courant, relatives à la Conférence de l'Association de Droit Maritime qui aura lieu à La Haye, le 30 courant, mon Gouvernement m'a prié de vous faire connaître que le Ministère du Commerce de Danemark sera représenté *ad referen-*

dum à ladite Conférence par M. Chr. Hvidt, Directeur de la Compagnie « Private Assurandoerer » de Copenhague. J'ajoute que je suis avisé que M. Fr. Winther, avocat au Tribunal Suprême, et M. Stovgaard Petersen ont fait connaître leur intention d'assister à ce Congrès ». Nous avons eu le plaisir d'avoir, parmi nous, M. Hvidt et les autres personnes qui représentaient le Gouvernement Danois. Nous avons eu des représentants de la Suède. Nous avons eu des représentants de la Norvège. Le Shipping Board américain nous a écrit que M. Turleton Winchester n'était pas sûr de pouvoir assister à nos réunions, mais qu'en son absence, le Shipping Board serait représenté par le Directeur du Quartier Général à Rotterdam.

La Légation finlandaise a exprimé son regret de ne pouvoir être représentée ici, mais a commenté son absence de la façon suivante « Considérant, toutefois, que les transactions et résolutions de cette Assemblée seront d'un grand intérêt pour mon Gouvernement, je serais très reconnaissant de recevoir, en son temps, le rapport sur les délibérations du Congrès ».

D'Italie, nous avons reçu une lettre d'excuses dans le même genre, exprimant le désir de recevoir le rapport de nos délibérations. L'Ambassadeur d'Italie écrit : « Je vous serais très obligé si vous vouliez m'envoyer à l'avenir les renseignements concernant l'activité de votre Association, dont l'importance est reconnue tant à l'Ambassade qu'en Italie ».

La Légation suédoise à Londres nous a adressé la lettre suivante :

« Au sujet de vos lettres des 12 juillet et 9 août concernant la Conférence de l'Association de Droit International qui se réunira ce mois, je vous informe que le Gouvernement Suédois n'a pas l'intention d'envoyer de représentant officiel à la Conférence, mais que M. A. Bagge, secrétaire du Tribunal Suprême, Président de la Commission de Droit Maritime du Gouvernement Suédois, sera présent audit Congrès. De plus, M. G. Huselius, avocat à Stockholm, M. T. Alpen, négociant en charbons, de Gothenbourg, M. G. Carlsson, Directeur-Gérant de la Compagnie de navigation suédoise « Svea » assisteront également au Congrès comme représentants des diverses parties intéressées dans les questions de droit maritime discutées à la Conférence ».

Ensuite, nous avons des Dominions d'Outre-Mer les expressions d'opinion suivantes. De l'Agent général de l'Australie du Sud : « Faisant suite à votre lettre du 7 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous informer qu'à la demande de mon Gouvernement, j'ai prié M. A. H. Ashbolt, Agent général pour la Tasmanie, de représenter l'Australie du Sud à la Conférence qui doit avoir lieu à La Haye, le 30 courant ». L'hon. A. H. Ashbolt et l'hon. McEwan Hunter, Agent général pour

le Queensland, ont assisté, tous deux, à nos réunions et ont pris part au débat.

Ainsi que je vous l'ai dit, voilà les réponses officielles qui ont été faites pour les invitations à notre Conférence. En dehors de ces réponses officielles, nous avons reçu de nombreux groupements en Grande-Bretagne, des réponses chaleureuses et sympathiques à nos invitations. En mentionnant ces groupes j'exprime, au nom du Comité de Droit Maritime, nos remerciements les plus sincères aux groupes représentatifs des armateurs, chargeurs, banquiers et assureurs de la Grande-Bretagne pour l'appui précieux qu'ils nous ont donné en venant ici et en nous aidant à obtenir un résultat tel que celui que nous avons atteint à la suite de ce Congrès. En premier lieu, je remercierai la Chambre de Commerce de Londres pour la délégation qu'elle a envoyée à ce Congrès. Un de ses représentants, M. Barton Kent, représente également la Fédération des Industries Britanniques, que nous remercions aussi pour leur présence ici. Ensuite la Chambre de Commerce de Birmingham, la Chambre de Commerce de Manchester, la Chambre de Commerce de Liverpool, la Chambre de Commerce de Londres et la Chambre de Commerce de Sheffield ont envoyé des représentants. En même temps, ont été représentés l'Association des Exportateurs et Importateurs de Manchester, le Lloyd's, l'Association des Assureurs de Liverpool et l'Association des Assureurs Maritimes du Nord de l'Angleterre, pour le monde des assureurs, ainsi que l'Association des Courtiers en vivres de Londres. Etaient également présents les représentants de la Chambre Internationale de Commerce, les divers représentants de ses Associations nationales dans les divers pays du Continent et les représentants de l'Association des Banquiers à Londres, MM. Paine et Sir James Hope Simpson.

Les Armateurs britanniques étaient représentés par la Chamber of Shipping de Londres, qui a envoyé douze délégués, par l'Association des Armateurs de Liverpool, la Protecting & Indemnity Association du Nord de l'Angleterre, et la Protecting & Indemnity Association de Newcastle.

Ensuite, de France, nous avons reçu, de la Chambre de Commerce de Paris, une lettre dans laquelle elle nous écrit, entre autres choses : « La séparation de la Chambre de Commerce de Paris pour ses vacances annuelles met notre Compagnie dans l'impossibilité de faire, en temps voulu, l'étude que vous voulez bien nous demander ; mais, la question rentrant dans le cadre de celles qui intéressent la Chambre de Commerce Internationale, nous avons invité le Comité français de cette Chambre à vous faire connaître directement l'opinion des Armateurs français sur le projet spécial qu'a élaboré le Comité Maritime de Droit International ; d'ailleurs, la Chambre de Commerce de Paris se

préoccupe depuis longtemps de voir adopter, en matière de connaissement, une législation identique pour toutes les Nations ; elle a été, notamment, appelée, en mars 1918, à formuler cet avis dans un rapport dont je vous transmets, ci-inclus, un exemplaire ». Nous avons vu ici, parmi nous, les représentants de la France dans la personne de M. De Rousiers et de M. Verneaux, et de notre ami de longue date, M. Léopold Dor, et nous avons entendu quel grand intérêt ils ont pris à nos discussions. De plus, nous avons eu le plaisir de compter parmi nous M. V. Solé de Sojo, professeur de Droit Maritime à l'Ecole Municipale de Barcelone, et M. St. P. Seferiades, représentant la Grèce.

Enfin, j'ai une lettre de l'Agent général de l'Union de l'Afrique du Sud, qui regrette de n'avoir pas pu envoyer de représentant, mais dans laquelle il dit : « Le Haut-Commissaire serait heureux de recevoir quatre ou cinq exemplaires de toutes les publications qui pourront être éditées par le Comité de Droit Maritime relatives à la réforme du Droit Maritime International et aux expéditions par mer ».

Je crois, Monsieur le Président, que ce sont là des exemples suffisants pour montrer le grand intérêt pris, dans presque toutes les parties de l'Europe, aux discussions qui viennent de se terminer aujourd'hui, d'une façon si heureuse.

Le Président. — Messieurs, La session est maintenant close. L'Assemblée de l'Association, portée au programme, est fixée à 2 heures cet après-midi.

Dr Bisschop. — En raison du déjeuner que nous offrons à notre Président aujourd'hui, on me demande de prier notre Président, de vouloir bien s'entendre avec son collègue de l'autre côté de ce bâtiment, pour voir si nous ne pourrions nous ajourner jusqu'à 3 heures, car je crains très fort qu'autrement, un grand nombre d'entre nous ne puissent être à la réunion à 2 heures, et je crains également que si Sir Henry Duke pense qu'il est de son devoir de faire une visite à l'autre réunion, nous ne puissions le retenir à notre déjeuner.

Le Dr Jitta, qui préside la séance de l'après-midi, sera également un de nos invités.

Le Président. — J'ose dire que le Dr Bisschop s'arrangera pour savoir à quelle heure l'Association doit se réunir dans l'autre salle. Je dois avouer qu'en ce qui me concerne, en venant à La Haye, j'y suis venu pour affaires.

Dr Bisschop. — Et l'affaire a été parfaitement faite.

Procès-verbal de la cinquième journée, au Palais de la Paix à la Haye, le samedi 3 septembre 1921

Assemblée générale de l'Association de Droit International

Dr B. C. J. Loder *au fauteuil présidentiel.*

Le Président. — Je vais demander maintenant à Sir Henry Duke de vous lire le rapport du Comité de Droit Maritime.

Le Très Honorable Sir Henry E. Duke (*qui est salué par des applaudissements*). — Monsieur le Président, Je suis heureux de pouvoir informer l'Association que le Comité de Droit Maritime, à l'issue de sa session, hier, s'est mis d'accord sur des Règles relatives au transport de marchandises par mer en vertu de connaissements, Règles qu'il présente maintenant à l'approbation de l'Association (*Applaudissements*).

Aux réunions du Comité nous avons eu l'avantage de posséder, parmi nous, des représentants des armateurs, des chargeurs et des destinataires de marchandises, des banquiers et des assureurs, qui nous ont apporté leur précieux concours ; et bien qu'au début, se soit manifestée l'inévitable diversité d'opinions et d'intérêts qui avait fait, de la question que nous avions à examiner, une controverse pour toute une génération, les négociations et débats des représentants de ces divers grands intérêts ont été empreints d'une telle bonne humeur et d'un tel esprit de conciliation et d'entente commerciale que le projet, qui avait été élaboré par la Commission de rédaction de Droit Maritime, a été, comme je l'ai dit, approuvé par une seule voix (*Très bien, très bien*).

Maintenant, pour ceux dont les intérêts sont en jeu dans le projet de Règles que le Comité recommande à votre approbation, ces Règles sont connues, j'oserai dire, ligne par ligne et mot par mot. Pour ceux qui considèrent la chose du point de vue plus large, d'un désir de concorde dans des affaires d'intérêt international, je ne doute pas que ce qui a été adopté par les intérêts en jeu ne soit accepté comme une solution pleine de sagesse (*Très bien, très bien*). Dans ces circonstances, je vous demande de considérer comme lues les Règles qui ont été discutées et lues, et relues encore une fois, qui sont imprimées et

dont le Dr Bisschop va vous distribuer des exemplaires (*Adopté*).

Le Comité n'a pas fait que d'établir ces Règles, mais il présente également une série de Résolutions au moyen desquelles il espère que les Règles seront mises en application à la fin de janvier de l'année qui va venir, afin que les différences qui durent depuis si longtemps entre ces grands intérêts commerciaux, prennent fin définitivement. Pour ces Résolutions, il est désirable que je les lise à l'Association et avec votre permission, je lirai le court rapport qui les accompagne. Ces Résolutions ont été données à l'impression et le Dr Bisschop en remettra des copies à ceux qui lui en demanderont :

« Le Comité de Droit Maritime recommande à la considération de l'Association de Droit International les Résolutions suivantes :

1° Que, de l'avis de cette Association, le trafic et le négoce maritimes seront encouragés et les différends évités ou leur règlement facilité, si les droits et responsabilités des propriétaires de marchandises et des armateurs respectivement sont, à bref délai, définis par des Règles d'un caractère juste et équitable, régissant les connaissements et qui seraient universellement appliquées ;

2° Que l'Association approuve sous le nom de « Règles de La Haye, 1921 » les Règles relatives au transport par mer préparées par son Comité de Droit Maritime et qui ont été arrêtées durant cette Conférence, après consultation des représentants des intérêts engagés de nombreux Etats Maritimes, et en recommande l'adoption internationale.

Dans le but d'obtenir une action prompte et efficace, l'Association compte sur la continuation de la coopération entre armateurs, chargeurs, réclamateurs, — (il y a ici une faute dans les épreuves imprimées à la hâte) — banquiers et assureurs présents et représentés à la Conférence, coopération qui semble à l'heure actuelle faire de cette proposition un moyen pratique de progrès ;

3° Que, de l'avis de l'Association de Droit International, ces Règles devraient s'appliquer aux navires appartenant à tout Gouvernement ou affrétés par lui, à l'exception des navires exclusivement employés à un service naval ou militaire ;

4° Que ces Règles soient publiées en Anglais et en Français, langues officielles de cette Conférence ;

5° Que suivant l'opinion de cette Association, l'emploi des documents maritimes connus sous la forme de connaissements libellés « reçu pour embarquement » et documents similaires, est devenu, en de nombreux cas, une nécessité du commerce.

Cette Association est, en conséquence, d'avis que les intérêts engagés collaborent pour faire disparaître les difficultés que sus-

cite actuellement l'usage de ces documents dans les cas où la nécessité de leur emploi est généralement reconnue ;

6° Considérant qu'il existe dans plusieurs Etats une législation spéciale relative au sujet régi par ces Règles, et que des projets de loi concernant le même sujet sont déposés dans d'autres Etats, et considérant qu'il sera seulement possible d'appliquer ces Règles dans ces Etats si elles sont en accord avec la législation nationale, l'Association émet le vœu que pour assurer l'uniformité, chaque législation existante ou en préparation soit mise en concordance avec ces Règles ;

7° Que l'Organe Exécutif du Comité de Droit Maritime (Maritime Law Committee) soit autorisé, et il l'est par les présentes, à continuer son action d'accord avec les Corps représentés et les intérêts engagés, et il est prié de le faire de façon à assurer l'adoption desdites Règles et leur mise en vigueur pour toutes opérations traitées à compter du 31 janvier 1922. »

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, Le Comité de Droit Maritime éprouve une grande satisfaction de la coopération qui s'est manifestée, au cours de ses travaux, de la part des intérêts en jeu ; il regarde comme très important, au point de vue public et international, que ces Règles soient mises en vigueur par le consentement commun du monde commercial (*Très bien, très bien*) et afin d'atteindre ce but, je ne puis mieux faire que de présenter les Règles à l'Association en demandant que le Rapport et les Résolutions du Comité Maritime soient adoptés maintenant (*Applaudissements prolongés*).

Le Président. — Je remercie Sir Henry Duke pour ses très précieuses communications et je propose à la Conférence l'adoption du Rapport et des Résolutions (*Adopté à l'unanimité*).

Règles de La Haye, 1921 (1)

Rapport de Charles S. Haight,

Président du Comité du Connaissement
de la Chambre de commerce Internationale

Lors de sa première réunion annuelle qui a eu lieu à Londres au mois de juin dernier, la Chambre de Commerce Internationale s'est nettement prononcée en faveur d'un règlement amiable de la discussion depuis longtemps ouverte entre les chargeurs et les armateurs. Le conflit était aigu entre eux depuis de nombreuses années, aussi bien devant les tribunaux que dans les assemblées législatives de nombreux pays ; peu de chose avait été fait cependant et l'irritation allait toujours croissant. Lorsque la réunion de juin eut lieu, les Règles, désormais dites de La Haye, avaient déjà été élaborées par un Comité désigné par le *Maritime Law Committee* (Comité de Droit Maritime) de l'*International Law Association* (Association juridique internationale). Ce Comité avait pour objet de demander que, lorsque les Règles seraient éventuellement votées, elles prennent force de loi dans tous les pays maritimes. La Chambre Internationale, d'autre part, était favorable à un accord amiable entre toutes les parties intéressées plutôt qu'à la coercition législative.

Selon nous, il est particulièrement heureux que la thèse de la coopération générale et des concessions mutuelles ait, en fin de compte, triomphé. Les chargeurs, les armateurs, les banquiers et les assureurs dépendent nécessairement les uns des autres. S'ils ne peuvent arriver à une entente entre eux sur la façon dont leurs affaires doivent être dirigées, il n'est point de mesure législative qui puisse réussir à définir les termes d'un pareil accord et de nombreuses mesures législatives ne feraient qu'ajouter à la confusion déjà existante. Les événements ont déjà justifié la position prise par la Chambre Internationale, et on peut dire qu'il a été démontré qu'une tentative de coercition eût échoué, alors qu'une entente volontaire pouvait être facilement obtenue.

Depuis le mois de juin dernier, plus de progrès ont été faits pour arriver à l'uniformité législative et à l'uniformité des docu-

(1) Voir le texte des Règles de la Haye, ce Rec., t. XXXIII, pp. 178 et 495.

ments maritimes qu'il n'en avait été réalisé au cours des trente ou quarante dernières années. Non seulement on est parvenu à une entente unanime à La Haye entre les représentants les plus qualifiés de toutes les parties intéressées, mais, depuis lors, les Règles ont reçu l'approbation des banquiers et des assureurs, pour ainsi dire sans qu'une seule voix discordante se soit fait entendre dans aucune partie du monde ; ces Règles ont été approuvées par la grande majorité des organismes commerciaux qui les ont examinées. Il n'y a que quelques jours, la Conférence des Steamship Owners (propriétaires de vapeurs), qui groupait à Londres des représentants du monde entier, a ratifié l'attitude prise par ses représentants à la Conférence de La Haye et a approuvé l'adoption des Règles par les armateurs. Les armateurs avaient des représentants si nombreux et si qualifiés que le vote obtenu peut être considéré comme pratiquement concluant.

Il n'est point nécessaire cependant de s'appuyer entièrement sur le vote de la Conférence du Transit Maritime à Londres pour prévoir le succès éventuel des Règles en question. Bien au contraire, mieux vaut s'appuyer sur les raisons fondamentales — s'il en existe — qui font que ces Règles doivent plaire et recevoir l'appui de tous les intéressés.

Les parties intéressées à tout connaissement sont le chargeur, l'armateur, le consignataire, le banquier et l'assureur. Il est impossible de négliger les intérêts d'aucun d'entre eux dans un transport international ordinaire. Tous sont intéressés au plus haut point par les documents maritimes et tous ont quelque requête qu'ils peuvent légitimement faire valoir lorsqu'il s'agit de mettre au point les documents maritimes. Quelles sont donc ces requêtes et y a-t-on fait droit lors de l'élaboration des Règles de La Haye, 1921 ? Ce sont là des questions vitales car si les Règles n'ont point supprimé ce qui constituait autrefois un motif de plainte raisonnable, nous n'avons pas résolu la difficulté.

Intérêts des chargeurs

On peut grouper les intérêts des chargeurs et ceux des consignataires. Les plaintes qu'ils ont formulées au cours des trente dernières années environ peuvent se classer sous quatre rubriques :

1. Les armateurs se sont injustement exemptés pratiquement de toute responsabilité pour les fautes commises par leurs employés lors de la garde et de la livraison des marchandises, ceci, au moyen des « clauses de négligence ». Lorsque ces clauses étaient prohibées par la loi, il ont limité leur responsabilité à un chiffre tout à fait inadéquat, 100 dollars ou moins par colis.

2. Les armateurs ont injustement évité de payer les réclamations qui pouvaient être formulées par le moyen des stipulations du connaissement qui veulent que les réclamations soient formulées dans un délai tellement bref que toute réclamation devient impossible.

3. Les armateurs ont évité de payer les réclamations pour vol et pertes similaires en exigeant des propriétaires de la marchandise des preuves qu'il leur est impossible de fournir.

4. Les armateurs ont fait une stipulation impropre dans leur connaissement au sujet des assurances faites par les expéditeurs.

Toutes ces plaintes ont reçu de légitimes satisfactions grâce aux Règles qui (1) interdisent l'emploi des « clauses de négligence » et fixent la limite de la responsabilité de l'armateur à 100 livres par colis ; (2) qui accordent un délai de 12 mois pour formuler la réclamation ; (3) qui font passer le fardeau des preuves à établir en cas de vol et en bien d'autres cas du chargeur à l'armateur, et qui (4) ne permettent en aucun cas à l'armateur d'avoir droit à l'assurance souscrite par l'expéditeur

Les Banquiers

Des milliards de dollars sont avancés chaque année par les banquiers pour assurer le transport du commerce mondial ; les connaissements qui couvrent les marchandises sont leur seule garantie possible. Ainsi qu'il a été péniblement démontré aux banquiers, particulièrement au cours des douze derniers mois environ, pendant lesquels les prix sont tombés rapidement, un document leur est indispensable dont le texte établisse d'une façon quelconque la protection dont ils ont besoin, et qui ne soit pas un document tout hérissé de clauses d'exceptions qui lui enlèvent toute ou presque toute sa valeur.

Il faut en outre que ce document soit un document uniforme, reconnaissable à première vue par les banquiers, comme un billet de banque de cent francs.

Quelque évidents que soient ces besoins, aucun effort véritable n'a été fait pour leur donner satisfaction, et la position du banquier à l'heure actuelle est tout à fait incertaine. Chaque Compagnie de bateaux à vapeur a une formule de connaissement différente. Beaucoup d'entre elles ont plusieurs formules. Chaque formule est tellement longue et tellement compliquée qu'elle est entièrement inintelligible pour un profane. Qui plus est, chaque formule peut être modifiée d'un jour à l'autre sans avis préalable. De tout ceci, il est résulté pendant des années que les banquiers ont été obligés d'accepter les connaissements pratiquement d'une façon aveugle.

L'adoption des Règles de La Haye accorde aux banquiers la première protection qui leur ait jamais été donnée ; une fois pour toutes, supprime toutes les exceptions que l'on pouvait critiquer et constitue ainsi un grand pas vers l'uniformité des documents maritimes. Aussi longtemps que les lois des divers pays commerciaux ont été différentes et par bien des points entièrement contradictoires, l'uniformité des connaissements a été chose purement impossible ; les Règles de La Haye ayant été acceptées, des obligations uniformes ayant été créées qui valent pour tous les armateurs du monde entier, l'uniformité des documents est désormais chose possible. Nous ne voulons point dire par là que la même formule de connaissement servira dans tous les genres d'affaires entre tous les ports pour les transports de toutes marchandises qu'il s'agisse de viande frigorifiée, de bétail sur pieds ou de marchandises en vrac. Ceci naturellement est impossible. Il devrait cependant être possible d'étendre l'uniformité lorsqu'il s'agit de *mêmes* entreprises entre les mêmes ports. Ainsi le connaissement pour marchandises entre New-York et Le Havre et New-York et Liverpool peut, et devrait être standardisé mot pour mot pour toutes les Compagnies de bateaux à vapeur qui assurent le transport des mêmes marchandises.

Une fois que les Règles auront été mises en pratique, on pourra dire à coup sûr que les banquiers se refuseront à ne pas être protégés.

Les Assureurs

Le premier besoin de l'assureur est de savoir au juste quels sont les risques qu'il doit courir ; c'est à cette condition seulement qu'il peut fixer ses taux en connaissance de cause. Les Lloyds britanniques ont montré qu'il n'est rien, pas même le mauvais temps, contre quoi ils ne soient prêts à assurer leur clientèle, pourvu qu'ils sachent exactement les risques qu'ils courent.

Mais les risques assumés par les assureurs de marchandises, lorsque lesdites marchandises sont transitées, n'ont jamais été connus précisément parce que chaque armateur emploie une formule différente de connaissement, comportant des risques variables. Mais lorsque les obligations des armateurs seront définitivement et uniformément fixées par des règles valables pour le monde entier, les assureurs pourront fixer leurs taux avec précision.

Les assureurs tireront aussi un grand avantage, sinon leur plus grand avantage, des quatre concessions importantes qui sont faites aux chargeurs, dont ils sont naturellement et peut-être

justement les héritiers. Par subrogation, ils tireront un plein bénéfice de la responsabilité accrue qui pèsera sur les armateurs.

Les Armateurs

Les Compagnies de navigation à vapeur demandent et doivent avoir des obligations uniformes puisque ces obligations sont supportées par tous leurs concurrents. Du moment qu'existera cette uniformité, aucun armateur ne souffrira. Une pareille mesure n'implique pas seulement la bonne foi de tous les propriétaires de bateaux à vapeur qui donneront leur adhésion aux Règles et qui établiront leur connaissement en conséquence, mais aussi l'uniformité des textes des statuts qui seront établis dans tous les pays. Les armateurs, après avoir fait aux chargeurs les concessions importantes que l'on trouve dans les Règles, ont évidemment droit de demander et de se voir faire justice ; la Chambre Internationale aura pour rôle, non seulement de faire amender les législations en vigueur à l'heure actuelle de façon à assurer une uniformité initiale, mais encore de s'opposer et, s'il se peut, d'infliger une défaite, à tout projet de législation qui, dans un pays quelconque, irait à l'encontre des Règles et tendrait à imposer aux armateurs des obligations plus grandes encore que celles qu'ils ont acceptées dans leur compromis actuel avec les chargeurs.

Il va de soi que les chargeurs devront eux-mêmes entièrement et honnêtement s'en tenir aux Règles. Nous ne voudrions cependant pas sembler mettre leur bonne foi en doute : elle a été abondamment prouvée par leur attitude à La Haye et par l'adhésion quasiment unanime aux Règles, lors de la Conférence de Londres. Qui plus est, il est évident qu'il y aurait avantage pour eux à être régis par un code unique sur lequel on sera, de part et d'autre, tombé d'accord, parce qu'un tel code leur permettra d'un coup de mettre fin à une longue période de dissentiments et de conflits juridiques, de ne pas se heurter aux lois des divers pays avec lesquels ils ont des rapports commerciaux, et d'éviter une confusion plus grande encore qui résulterait de nouvelles législations auxquelles ils ne peuvent pas espérer échapper si l'on n'arrive pas à une entente volontaire.

S'il existe des armateurs aux vues assez courtes pour vouloir enfreindre les Règles après les avoir acceptées, ils mériteront la punition que les banquiers ne manqueront pas de leur infliger, à savoir la discrimination dans l'escompte des traites qui accompagnent leurs connaissements.

Enfin, il faut signaler une dernière question qui, si elle est soulevée, devra être traitée avec l'attention qu'elle mérite. Les Règles ont été élaborées pour définir les risques qui *devront*

être assumés par les chargeurs. Il se peut qu'il y ait un certain nombre de contrats dont la signature sera antérieure aux Règles adoptées à La Haye. On ne saurait naturellement, dans ce cas, accuser de mauvaise foi ceux qui appliqueront strictement les contrats en question, qui au surplus ne sauraient soulever que des questions de minime importance.

Aussi, nous semble-t-il que l'on peut dire nettement que tous les besoins réels de toutes les parties intéressées ont été satisfaits par les Règles ou qu'il en sera tenu compte raisonnablement dans l'avenir.

Il ne faudrait pas croire que nous voudrions dire que tout le monde est à l'heure actuelle satisfait des Règles. Bien au contraire, les Règles ne donnent pleine satisfaction à personne et ceci parce qu'elles représentent un compromis véritable qui a nécessité des concessions de tous.

Les objections des diverses parties varient considérablement. Ainsi, de nombreux chargeurs et assureurs voudraient que les armateurs fussent responsables, non pas jusqu'à concurrence de 100 livres, mais responsables de la valeur totale de chaque colis. D'autre part, les propriétaires de bateaux à vapeur de tous les pays considèrent que la limite de 100 livres dépasse nettement la valeur du colis moyen et constitue ainsi un fardeau inutile qui pèse sur le commerce. Il existe également certains commerces spéciaux qui se sont déclarés peu satisfaits des Règles. Les chargeurs des marchandises en vrac protestent parce que, aux termes des Règles, il leur faut prouver la quantité qui a été véritablement chargée à bord, dans le cas d'une réclamation à propos d'une expédition à court terme ; on ne saurait pourtant nier qu'une telle clause doit convenablement figurer dans des règles qui s'appliquent aux chargements en vrac dans leur ensemble. Etant donné les méthodes ordinairement employées pour de tels chargements, l'armateur ne saurait noter les poids au fur et à mesure du chargement : il est donc légitime que lorsqu'une réclamation pour « trop peu » est formulée, il soit fait la preuve des chargements à l'origine.

Le commerce des grains et du bois en Grande-Bretagne proteste parce que, aux termes d'une entente spéciale, il a pratiquement la garantie des armateurs que ceux-ci livreront la quantité portée au connaissement. Mais ceci n'est pas un argument valable contre les Règles. Les intéressés, tout comme ils le faisaient autrefois, peuvent faire un accord particulier similaire en se conformant aux Règles.

Il est bien évident que la Chambre de Commerce Internationale ne cherche point à accorder un avantage spécial à un commerce particulier, mais s'efforce bien plutôt de garantir l'intérêt du commerce en général. Si les Règles n'avaient pas été

établies sur cette base, l'acceptation générale eût été impossible.

Une autre objection mérite d'être examinée :

Il ne faudrait point, dit-on, s'efforcer de réaliser les réformes cherchées par un accord volontaire entre les parties, mais les Règles devraient être formulées en statuts avant que d'être appliquées. C'est ce qui est demandé par les propriétaires français des bateaux à vapeur, qui déclarent que si les Règles ne lient pas les parties au moyen des statuts, les chargeurs les laisseront délibérément à l'écart, pour obtenir une baisse de quelques centimes sur le taux du fret. Les propriétaires de navires désirent, par conséquent, être protégés contre un tel affaiblissement des Règles qui serait consenti par les chargeurs.

D'autre part, certains commerçants britanniques pensent qu'il est nécessaire d'exprimer les Règles sous forme de statuts pour que les chargeurs soient protégés. On ne saurait faire confiance, disent-ils, à un accord volontaire demandé par les armateurs, quand bien même ceux-ci auraient publiquement donné leur adhésion, car ils n'acceptent les Règles que sous la menace d'une législation, menace qui figure dans le rapport de l'*Imperial Shipping Committee*.

Il est évident que l'on ne peut pas effacer du jour au lendemain toute trace de la mauvaise volonté, vestige d'une hostilité qui a duré pendant des années. La confiance ne renaîtra qu'après que l'on aura essayé d'un régime de paix pendant un certain temps ; mais s'efforcer de transformer brutalement les Règles en une législation serait à l'heure actuelle une grave erreur. Tout d'abord, personne ne prétend que les Règles sont parfaites, même pour parer aux besoins actuels ; atteindre la perfection du premier coup n'est point dans les limites des possibilités humaines. D'autre part, avec le temps, les conditions changeront et, au fur et à mesure qu'elles changeront, il faut que l'on ait le moyen de modifier les Règles, si ces modifications sont nécessaires dans l'intérêt général du monde des affaires.

Aussi les Règles devront-elles être maintenues sous le contrôle des parties intéressées, qui ont déjà coopéré à leur développement et qui doivent pouvoir éventuellement coopérer à leur amendement. Vouloir leur donner force de loi dans un pays *quelconque* serait perdre le contrôle en question et préparer des ennuis sérieux pour l'avenir, lorsque les modifications deviendront désirables. Des amendements statutaires seront nécessaires et de tels amendements sont souvent difficiles à obtenir ; même lorsqu'il n'y est point fait d'opposition, ils exigent du temps. En d'autres termes, les obligations uniformes régissant les armateurs du monde entier sont le principe qui doit inspirer le mouvement actuel et la législation ferait courir un danger sérieux à ce principe.

Étant donné que les Règles sont en réalité la codification des

statuts qui existent aux Etats-Unis, au Canada, en Australie et en Nouvelle-Zélande, nous pouvons croire que ces statuts sont transformables et seront transformés pour arriver à une uniformité complète ; mais il n'y a pas de raison pour compliquer la situation en mettant en vigueur de nouveaux statuts.

Espérons du moins que, pendant que nous parons nos Règles en vue de leur « voyage d'essai », nous ne serons pas gênés par des statuts et que nous pourrons rapidement porter remède aux imperfections qui peuvent exister grâce aux méthodes qui ont déjà abouti à un accord unanime à La Haye.

Une vérité doit toujours être présente à notre esprit. Lorsque l'on considère les Règles de La Haye et tous les problèmes qui s'y rattachent, la forme précise d'un connaissement d'armateur ou le point précis où cesse la responsabilité de l'armateur et où commence celle de l'assureur du chargement ne sont pas, à l'heure actuelle, et n'ont jamais été la question importante. Le point vital est que les obligations et les formules doivent être uniformes. C'est alors, et alors seulement, que toutes les parties pourront se protéger en connaissance de cause et que la partie qui acceptera le risque connu se pourra toujours couvrir par assurance, la réassurance pouvant être ainsi évitée. En dernière analyse, toute la question peut se résumer en une phrase : Qui assume les risques et qui paie les primes d'assurance ? étant entendu que les armateurs devraient accepter les risques qui les pousseront, eux, leurs agents et leurs représentants à bord des bateaux, à prendre toutes les mesures raisonnables pour éviter les dommages et les pertes.

Décembre 1921.

Les organisations économiques et les Règles de La Haye, 1921

Circulaire n° 11
de la Chambre de commerce Internationale

La présente circulaire est la première tentative qui ait été faite pour grouper l'opinion des divers organismes économiques sur l'emploi des connaissements établis conformément aux Règles de la Haye, 1921. Ce travail repose sur une enquête entreprise auprès des Lignes de navigation — par l'intermédiaire de leurs diverses Associations — et sur la correspondance échangée avec les membres de la Chambre Internationale dont on s'est efforcé d'obtenir la collaboration pour que ces Règles soient généralement appliquées.

Introduction

En novembre 1921, la Chambre Internationale a publié une circulaire préparée par M. Charles H. Haight, président du Comité du connaissement ; celle-ci rendait compte du mouvement qui s'est dernièrement dessiné en faveur de l'unification des documents maritimes ; elle indiquait, comme la mesure importante à prendre, l'emploi volontaire de connaissements établis conformément aux Règles de La Haye.

Les membres de la Chambre pouvant aisément se procurer cette publication au Secrétariat général, il nous suffira de rappeler :

1. La résolution de la Chambre Internationale, votée en juillet 1921, favorable à ladite unification et la désignation d'un Comité spécial ;

2. L'adoption des Règles de La Haye, en septembre 1921, par une Conférence organisée sous les auspices de l'*International Law Association*, qui réunissait les quatre groupes d'intéressés : les armateurs, les chargeurs, les banquiers et les assureurs ;

3. L'approbation des Règles par les armateurs, lors d'une Conférence internationale des armateurs, à laquelle étaient représentés, à Londres, en novembre, quatorze pays différents.

La complexité du sujet, le fait que de nombreux organismes intéressés entrent rarement en contact, que d'autres sont loin du Secrétariat général, font que la documentation dont nous

disposons à l'heure actuelle se trouve nécessairement incomplète. L'intérêt toujours grandissant que provoque la question nous porte à croire, néanmoins, que l'heure est venue d'esquisser les progrès qui ont été réalisés. Conformément à l'usage de la C. C. I., le présent rapport a été établi sous une forme aussi succincte que possible. Il repose cependant sur une importante documentation et si le lecteur désire d'autres détails sur les mesures prises par un groupement particulier ou par une union de groupements, le Secrétariat général de la Chambre est prêt à les lui fournir.

Mesures favorables

Examinons tout d'abord les mesures prises par les armateurs : La décision la plus importante est celle de l'Association des propriétaires de bâtiments à vapeur de Liverpool (Liverpool Steamshipowners Association) ; cette association comprend un grand nombre des lignes mondiales les plus importantes, régulièrement desservies par des vapeurs. Elle a émis un vote tendant à ce que soit recommandée la mise en vigueur des Règles de La Haye et — dans la mesure où la chose sera possible — à ce que les nouveaux types de connaissements soient employés à partir du 1er février 1922. Il appartiendra à chacune des Conférences régionales de lignes régulières (Liner Conferences) de déterminer dans quelle mesure les Règles peuvent être immédiatement mises en application : le public sera, en temps voulu, mis au courant par ces Conférences.

Depuis ce vote, la White Star Line, la Cunard Line, la Leyland Line, l'Atlantic Transport Co ont fait savoir qu'elles adoptaient les Règles de La Haye pour leurs connaissements « destination Ouest» (1). Nous croyons savoir que d'autres Lignes insèrent en bloc cette clause dans leurs connaissements : elles n'ont pas jusqu'à ce jour publiquement annoncé qu'elles adoptaient les Règles.

L'Union des Armateurs (Chamber of Shipping) du Royaume-Uni fait savoir que les armateurs britanniques sont, dans leur ensemble, disposés à accepter les Règles de La Haye, pourvu qu'il soit juridiquement possible de le faire et que les chargeurs en témoignent le désir.

L'Union de la Baltique et de la Mer Blanche (Baltic and White Sea Conference), dont le Secrétariat est à Copenhague, fait savoir qu'elle a l'intention, si la chose est possible, d'insérer les Règles de La Haye dans les chartes-parties qui lui sont

(1) C'est-à-dire de Liverpool vers l'Amérique, la réciproque étant impossible à cause de l'Harter Act.

propres. La Ligne Norvège-Amérique manifeste l'intention d'agir de même dans la mesure où les Règles sont compatibles avec le Harter Act, sous sa forme actuelle, qui régit le commerce avec l'Amérique. La Ligne Norvège-Golfe du Mexique, Messrs. Fearnley and Eger, Mr. S. B. Stang et les Svithun Linjen A/S ont également envoyé des réponses favorables. Il semble, en général, que les lignes scandinaves soient disposées à suivre l'exemple britannique, sous certaines réserves, toutefois, que nous résumerons plus loin.

D'importantes mesures ont été prises par un grand nombre de lignes de vapeurs hollandais ; citons parmi elles :

Stoomvaart Mij. « Nederland », Amsterdam ; Konikijde Hollandsche Lloyd, Amsterdam ; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Mij., Amsterdam ; Koninklijke West-Indische Maildienst, Amsterdam ; Hollandsche Stoomboot Mij., Amsterdam ; Stomovaart Mij. « Noordzee », Amsterdam ; Rotterdamsch Lloyd Rotterdam ; Holland-Amerika Lijn, Rotterdam ; Van Nievelt, Goudriaan & C°, Stoomvaart Mij. ainsi que Rotterdam-Zuid Amerika Lijn, Rotterdam ; Solleveld, Van der Meer et T. H. van Hattum Stoomvaart Mij., Rotterdam ; Stoomvaart Mij. « Zeevaart » (Hudig and Veder), Rotterdam ; Scheepvaart et Steenkolen Mij., Rotterdam ; American Petroleum Company, Rotterdam ; Stoomvaart Mij. « Houtvaart », Rotterdam ; Erhardt et Dekkers, Rotterdam ; Holland-Zuid Afrika Lijn, Rotterdam ; Stoomvaart Mij. « Rotterdam » (Wm. Ruys and Zn.), Rotterdam ; Stoomvaart Mij. « Triton » (Wm. Ruys and Zn.), Rotterdam ; Versenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij., La Haye ; Zuid-Hollandsche Scheepvaart Mij., Rotterdam.

Ces Lignes sont disposées à accepter les Règles de La Haye, à partir du 1er janvier 1921 si, dans leurs connaissements, leurs concurrents étrangers les acceptent aussi ; ici encore, il faut noter que certaines réserves individuelles ont été exprimées. Ainsi, la Ligne Hollande-Amérique fait savoir qu'elle ne peut appliquer les Règles aussi longtemps que la loi des Etats-Unis (Harter Act) s'oppose à leur application.

Aux Etats-Unis, les firmes privées d'armement attendent la décision de l'United States Shipping Board ; cette décision n'est pas encore connue puisque une enquête publique sera nécessaire avant qu'elle ne puisse être prise.

La réponse des armateurs japonais n'a pas encore pu, matériellement, nous parvenir ; notons, toutefois, que les représentants, en Europe, de l'armement japonais — qui, déjà, avaient émis un vote favorable lors de la Conférence de Londres — ont témoigné un sympathique intérêt pour le mouvement favorable à l'application des Règles de La Haye.

En France et en Italie, où le principe des Règles est généralement approuvé, un sentiment très net existe que ces Règles

ne pourront pas être mises en application par un simple accord volontaire entre les armateurs du monde entier ; avant que n'intervienne une convention internationale, on hésite, en France et en Italie, à prendre des mesures précises.

L'opinion belge semble partagée : certains intéressés penchent pour une tentative d'accord volontaire qui servirait de mesure initiale ; d'autres, au contraire, préfèrent attendre une convention internationale.

Aucune des Compagnies de navigation françaises, italiennes ou belges, n'a encore fait savoir qu'elle prenait une mesure tendant à l'application, avec ou sans réserve, des Règles de La Haye. Les armateurs allemands n'ont pas fait connaître quelles mesures ils comptaient vraisemblablement prendre, à propos des Règles de La Haye, mais nous croyons savoir que la Hamburg-Amerika Linie est favorable à l'adoption des Règles en ce qui concerne le trafic dirigé vers l'Ouest (1).

Il ressort, des réponses reçues, que la date primitivement proposée pour l'emploi de connaissements revisés conformément aux Règles de La Haye, à savoir, le 31 janvier 1922, ne laissait pas le temps suffisant pour la mise au point nécessaire. Certains ont proposé le 31 juillet comme étant une date pratique pour l'adoption générale des Règles par les organismes qui sont prêts à en faire l'essai par consentement volontaire. Certaines Lignes, toutefois, sont disposées à utiliser de tels connaissements dès maintenant, comme le prouve l'annonce que nous reproduisons ci-dessous.

Parmi les organismes économiques affiliés à la Chambre de Commerce Internationale qui ont déclaré avoir pris des mesures favorables à la mise en application des Règles de La Haye, nous pouvons citer : Les Comités nationaux français, belges et polonais ; l'Association of British Chambers of Commerce ; les Chambres de commerce de villes économiquement aussi importantes que Londres, Birmingham, Glasgow, Liverpool, Manchester, Sheffield, Swansea, Nantes, Bologne, Luxembourg, etc. (2) ; l'Union syndicale des Banquiers français ; la British Bankers Association ; l'American Bankers Association ; l'American Aceptance Council ; l'Associazione Bancaria Italiana. Le British Lloyds a donné son approbation aux Règles ; de même, l'Institut Américain des Assureurs Maritimes (American Institute of Marine Underwriters) et les Assureurs Maritimes (Marine Underwriters) de Liverpool et de Glasgow. Certains

(1) C'est-à-dire de Hambourg vers l'Amérique, la réciproque étant impossible à cause de l'Harter Act.

(2) Bien que n'ayant pas elle-même émis de vote, la Chambre de Commerce d'Amsterdam a fait beaucoup pour attirer sur la question l'attention des intéressés néerlandais.

organismes ont également donné leur appui : tels sont le Comité National du Commerce Extérieur (National Foreign Trade Council) des Etats-Unis, l'Union des Industries chimiques de France, l'Office National du Commerce Extérieur français et des Importateurs et Exportateurs (Importers and Exporters) de Manchester.

Un certain nombre d'autres organismes ont accusé réception de la communication de la Chambre Internationale et ont promis d'examiner prochainement la question. Dans deux cas seulement, il nous a été dit que la question était sans intérêt pour les membres du groupement auquel nous nous adressions.

Sept organismes ayant des intérêts au Canada, en Italie, aux Etats-Unis, en France et en Belgique nous ont fait savoir qu'ils n'approuvaient pas les Règles de La Haye sous leur présente forme ; les raisons qu'ils nous ont données rentrent précisément dans les catégories d'objections que nous allons maintenant examiner.

Belangrijk bericht aan degn Handel.

HAAGSCHE CONDITIËN 1921

(HAGUE RULES 1921)

Vergoeding van beschadigde of zoekgeraakte goederen tot £ 100.- per collo

Van I Februari 1922 af worden desverlangd alle goederen voor vervoer met onze lijnen aangenomen onder bovenstaande voor verschepers gunstige conditiën.

GEREGELDE LIJNEN
ROTTERDAM — LEITH en GRANGEMOUTH v.v.
HARLINGEN — GOOLE v.v.

Scheepvaart en Steenkolen Mij.

ROTTERDAM en HARLINGEN.

Reproduction d'une annonce publiée dans un journal hollandais.

Objections et Réserves

Avant que n'eussent été formulées les Règles de La Haye, cinq pays : les Etats-Unis, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-

Zélande et le Maroc, avaient déjà adopté une législation qui, d'une manière générale, s'inspirait des principes dont les Règles sont l'expression. Ces législations devront cependant être amendées et rendues exactement conformes aux Règles avant que l'on n'arrive à une unification internationale. En effet, les organismes maritimes qui se sont déclarés favorables aux Règles déclarent, en général, que leur mise en application est subordonnée à l'amendement des législations en question.

Il est une réserve encore plus généralement exprimée : les différentes Lignes et Associations intéressées déclarent qu'elles ne prendront de mesure que si leurs concurrents les plus directs prennent des mesures identiques et lorsqu'ils les auront prises. Ainsi, certains pays subordonnent les mesures qu'ils pourront prendre aux mesures que prendront les intéressés allemands.

Des réserves plus détaillées et plus précises, provoquées par certains titres des Règles même, peuvent se résumer de la manière suivante :

1° Les chargeurs de marchandises en vrac, appartenant particulièrement au commerce du bois et à d'autres commerces spécialisés, sont d'avis que les dispositions existant à l'heure actuelle sont plus justes que celles qui pourraient être prises aux termes des Règles de La Haye, particulièrement en ce qui concerne les preuves à fournir des quantités expédiées ;

2° Certains intéressés protestent contre la reconnaissance, sous quelque forme que ce soit, des « reçu pour chargement » ;

3° D'autres encore déclarent que le chiffre maximum d'estimation (£ 100) par colis est trop élevé.

Les raisons qui ont inspiré les clauses en question aux membres de la Conférence ont été exposées dans l'article de M. Haight et dans d'autres travaux similaires ; il y est dit également comment on pourrait parer aux objections que nous venons de résumer par des accords spéciaux qui n'entraveront pas le mouvement général vers l'unification : aussi, est-il superflu de discuter ici ces objections.

Tout ce que l'on vient de lire constitue un essai de rapport sur les progrès accomplis ; il sera suivi par d'autres, plus détaillés, lorsque la documentation nécessaire sera disponible et que des décisions importantes, dont d'autres dépendent — telle celle de l'United States Shipping Board — auront été prises.

L'importance du problème, les avantages que comporterait l'adoption générale des Règles, les arguments pour et contre la possibilité de cette adoption au moyen d'une entente volontaire, sont clairement saisis par les armateurs, les assureurs et par la plupart des banquiers ; ils sont moins nettement compris par un grand nombre d'importateurs et d'exportateurs.

De quelle manière la Chambre de Commerce Internationale

peut-elle agir le plus efficacement en l'occurrence ? C'est assurément en tenant, au moyen de ses publications, les banquiers et les hommes d'affaires au courant du mouvement en faveur des Règles de La Haye et, plus particulièrement, en provoquant l'étude et la discussion de ce sujet parmi les quatre cents groupements économiques qui ont adhéré à la Chambre en qualité de membres actifs.

Février 1922.

FRANCE

Arrêté (Mar. march.) du 5 décembre 1921, *concernant la procédure de conciliation et d'arbitrage pour la solution des différends d'ordre collectif survenus entre les entreprises de transports maritimes et leurs personnels navigants* (Journ. off. du 7 décembre 1921, p. 13338).

L'article 9 de l'arrêté du 22 décembre 1917, l'article 8 (§ 5) de l'arrêté du 17 avril 1918 et l'article 2 (§ 2) de l'arrêté du 2 avril 1919, déjà modifiés par arrêté du 6 août 1919 (1), sont modifiés ainsi qu'il suit :

« Les décisions de la commission supérieure d'arbitrage sont prises à la majorité. Cette majorité ne peut résulter que du vote émis à la fois par la majorité des arbitres représentant les armateurs et la majorité des arbitres représentant les marins et par les deux co-arbitres.

« Si la majorité n'est pas acquise, les deux co-arbitres désignent un surarbitre qu'ils choisissent parmi les magistrats ou anciens magistrats de l'ordre judiciaire ou administratif résidant à Paris.

« La sentence du surarbitre est définitive. »

Arrêté (Tr. publ.) du 7 décembre 1921, *modifiant l'arrêté du 12 juin 1919, art. 6* (2), *instituant un comité d'exploitation des ports maritimes* (Journ. off. du 11 décembre 1921, p 13506).

Décret du 10 décembre 1921, *concernant les stations de pilotage comprises dans les directions de l'inscription maritime de Dunkerque et du Havre* (Journ. off. du 22 décembre 1921, p. 13935).

[Le décret du 10 décembre 1921 remplace certaines des dispositions contenues dans le décret du 29 août 1854 et les décrets qui l'avaient modifié].

Décret du 13 décembre 1921 : *Outillage public au port de Granville* (Journ. off. du 18 décembre 1921, p. 13770).

---

(1) V. ce Rec., t. XXXI, pp. 555 et 559.
(2) Modifié par arrêté du 18 mai 1920.

Décret du 14 décembre 1921 : *Relèvement, en Algérie, des taxes sanitaires perçues en vertu des articles 94 et 99* (1) *du décret du 4 janvier 1896* (2), *sur la police sanitaire maritime* (Journ. off. du 16 décembre 1921, p. 13678).

Décret du 14 décembre 1921, *habilitant des agents de la douane à la recherche et à la constatation des délits de pêche côtière sur le littoral du quartier de Pauillac* (Journ. off. du 23 décembre 1921, p. 13984).

Décret du 15 décembre 1921, *rendant applicable dans les colonies françaises et pays de protectorat dépendant du ministère des colonies le décret du 13 octobre 1921* (3) *prohibant l'exportation des bâtiments de mer* (Journ. off. du 19 décembre 1921, p. 13822).

Art 1er. — Le décret du 13 octobre 1921 prohibant l'exportation des bâtiments de mer est rendu applicable aux colonies et pays de protectorat dépendant du ministère des colonies.

Art. 2. — Le ministre des colonies, le ministre des finances et le ministre des travaux publics sont chargés, etc.

Décret du 16 décembre 1921, *relatif à l'application aux eaux de la Garonne de la loi du 22 juillet 1913* (4), *sur les navires à parcours mixtes* (Journ. off. du 18 décembre 1921, p. 13772).

Art. 1er. — Sur la Garonne, les parcours accessoires que les bateaux à propulsion mécanique affectés à un service fluvial peuvent accomplir dans les eaux maritimes avec les exemptions prévues à l'article 2 de la loi du 22 juillet 1913, sont compris entre la limite de l'inscription maritime à l'amont, d'une part, et la limite aval du port de Bassens, fixée au droit d'une perpendiculaire menée au fleuve dans le prolongement de la limite des communes de Bassens et de Montferrand, d'autre part.

Entre ces points, les bateaux dont il s'agit ne peuvent remorquer les bâtiments de mer.

Ces parcours sont toujours réputés accessoires lorsqu'ils sont accomplis par des bateaux qui descendent d'un point situé en amont de la limite de l'inscription maritime ou qui remontent en amont de cette même limite.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé, etc.

---

(1) Modifiés par les décrets des 23 novembre 1899, 8 novembre 1905 et 20 août 1910 (ce Rec , t. XV, p. 385 ; XXI, p. 561 ; XXVI, p. 275).
(2) Ce Rec., t. XI, p. 693 et t. XII, pp. 115, 244 et 371.
(3) Ce Rec , t. XXXIII, p. 636.
(4) Ce Rec., t XXIX, p. 175.

Loi du 17 décembre 1921, *relative au recensement, à la revision et à l'appel de la classe 1922* (Journ. off. du 18 décembre 1921, p. 13766).

Art. 5. — Durée du service actif pour les appelés du contingent de la classe 1920 (1).

Art. 9. — L'article 36 de la loi du 21 mars 1905 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Sont affectés à l'armée de mer :

« 1° Les hommes fournis par l'inscription maritime ;

« 2° Les hommes qui ont été admis à s'engager ou à contracter un rengagement dans l'armée de mer, suivant les conditions spéciales à celle-ci ;

« 3° Les jeunes gens qui, au moment des opérations du conseil de revision, auront demandé à entrer dans l'armée de mer et auront été reconnus aptes à ce service ;

« 4° Les hommes du contingent dont le ministre de la marine pourra demander l'affectation à l'armée de mer.

« Après les opérations de la revision, le ministre de la marine fait connaître au ministre de la guerre le nombre d'hommes du contingent qu'il conviendrait d'affecter à l'armée de mer en vertu des dispositions des paragraphes 3° et 4° du présent article, avec leur répartition par catégorie de professionnels. Pour chaque catégorie de professionnels, les jeunes gens visés au paragraphe 3° sont pris en premier lieu.

« Les hommes versés d'office dans l'armée de mer, en vertu du paragraphe 4° du présent article, ne peuvent sans leur consentement être destinés à des bâtiments ou forces navales stationnés en permanence hors d'Europe ou du bassin méditerranéen, ni à des services à terre, en dehors des mêmes régions. »

. . . . . .

Décret du 19 décembre 1921 : *Péages au port de Nantes* (Journ. off. du 22 décembre 1921, p. 13948).

Décret du 22 décembre 1921 : *Péages au port de Rouen* (Journ. off. du 24 décembre 1921, p. 14004).

Décret du 26 décembre 1921 : *Péages au port de Nice* (Journ. off. du 31 décembre 1921, p. 14285).

---

(1) Voir, pour l'application de cet article aux équipages de la flotte, la circulaire (Mar.) du 20 février 1922, *J. O.* du 21 février 1922, p. 2218.

Décrets du 28 décembre 1921 : *Péages aux ports : 1° de Dieppe ; 2° de Toulon ; 3° de la Rochelle ; 4° du Havre* (Journ. off. du 5 janvier 1922, pp. 248 et 249, et *(errata)* du 11 janvier 1922, p. 557).

Décret du 30 décembre 1921, *fixant la date à laquelle cessent d'être en vigueur la loi du 12 avril 1916 et l'article 1er de la loi du 10 février 1918 concernant les combustibles, ainsi que l'abrogation du décret du 2 décembre 1919 relatif à leur répartition et à leur circulation* (Journ. off. du 23 février 1922, p. 2262).

Art. 1er. — Cesse d'être en vigueur à la date du 31 décembre 1921 :

La loi du 22 avril 1916 sur la taxation des charbons et la limitation des frets pour le transport des charbons sous pavillon français ;

L'article 1er de la loi du 10 février 1918 établissant des sanctions aux décrets et arrêtés rendus pour le ravitaillement national, dans les dispositions se rapportant au ravitaillement de la population civile en combustibles.

Art. 2. — Est abrogé à la date du 31 décembre 1921 le décret du 2 décembre 1919, relatif à la répartition et à la circulation des combustibles minéraux.

Loi du 31 décembre 1921, *portant fixation du budget général de l'exercice 1922* (Journ. off. du 1er janvier 1922, p. 2, et *(errata)* des 18 janvier 1922, p. 858, 2 février 1922, p. 1386, et 21 février 1922, p. 2206).

Art. 69. — L'article 31 de la loi de finances du 26 janvier 1892 est modifié ainsi qu'il suit :

« Une redevance de 2 fr. 50 est perçue au profit de la caisse des invalides de la marine pour chaque duplicata du fascicule de mobilisation qui est délivré aux inscrits maritimes en remplacement d'un fascicule adiré. »

.....

Art. 75. — Les opérations de recettes et de dépenses afférentes à l'exploitation et à la liquidation des unités de la flotte d'Etat qui n'auront pas été vendues au 31 décembre 1921 continueront à être imputées sur le compte spécial : « Flotte en gérance », créé par l'article 27 de la loi du 29 décembre 1919 et dont la clôture, fixée au 31 décembre 1921, par l'article 1er de la loi du 10 août 1921 (1), est reportée, en ce qui concerne lesdites opérations, au 30 avril 1922. Seront éga-

(1) Ce Rec., t. XXXIII, p. 216.

lement imputées au débit de ce compte les frais de garde et d'entretien des navires vendus et non livrés ou en cours de vente, ainsi que toutes les dépenses nécessaires pour la conservation des navires actuellement désarmés et non vendus.

Continueront également jusqu'à la date du 30 avril 1922 à être imputées aux diverses sections du compte spécial des transports maritimes les recettes et les dépenses afférentes à des opérations résultant d'engagements antérieurs au 1er janvier 1922. Il en sera de même des frais nécessaires à la liquidation administrative, financière et contentieuse des opérations afférentes aux sections de ce compte.

.....

Art. 136. — L'article 16 de la loi du 7 avril 1902 (1) sur la marine marchande, modifié par l'article 57 de la loi de finances du 31 juillet 1920 (2), est de nouveau modifié comme suit :

« L'alinéa commençant par ces mots : « Jusqu'au 31 décembre 1921 » est remplacé par le suivant :

« Des décrets rendus sur le rapport du ministre du commerce pourront relever provisoirement les péages dans la limite des maxima ci-dessus, après consultation de la chambre de commerce ou du conseil d'administration du port, de la commission permanente d'enquête instituée par la loi du 12 juin 1920 (3) concernant l'autonomie des ports de commerce et après avis du ministre des travaux publics. »

Art. 137. — Jusqu'au 31 décembre 1922, les tarifs maxima d'usage des outillages des ports maritimes pourront être provisoirement relevés par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, après avis de la chambre de commerce.

Dans les ports autonomes, ce pouvoir sera exercé dans les mêmes conditions par le conseil d'administration.

Les mêmes dispositions sont applicables aux tarifs des outillages et des services de halage des voies navigables qui pourront être provisoirement relevés par arrêté du ministre des travaux publics, après avis des chambres de commerce intéressées.

.....

Art. 170. — Le montant total en capital des engagements que le ministre des travaux publics peut contracter, pendant l'année 1922, pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes, en vertu de l'article 87 de la loi de finances du 30 avril 1921 (4), ne devra pas excéder la somme de 60 millions de francs.

.....

(1) Ce Rec., t. XVII, p. 660.
(2) Ce Rec., t. XXXII, p. 467.
(3) Ce Rec., t. XXXII, p. 223.
(4) Ce Rec., t. XXXII, p. 624.

Décret du 31 décembre 1921, *modifiant le décret du 2 novembre 1920* (1) *relatif aux brevets et diplômes de la marine marchande et aux conditions d'exercice des fonctions de capitaine, second et lieutenant à bord des navires de commerce* (Journ. off. du 6 janvier 1922, p. 353).

Article unique. — Les dispositions du paragraphe 2 de l'article 16 du décret du 2 novembre 1920 sont modifiées comme suit :

« Le brevet de capitaine de la marine marchande sera délivré aux marins titulaires du brevet de capitaine au cabotage qui subiront avec succès un examen complémentaire de théorie et d'application portant sur les matières du programme de l'examen de capitaine de la marine marchande sur lesquelles ils n'ont pas été interrogés lors de l'obtention du brevet dont ils sont titulaires.

« Il pourra également être délivré sans examen, sur leur demande, aux capitaines au cabotage qui auront accompli trois années de commandement, dont deux au moins sur des navires armés au long cours, dans les conditions de l'article 2, paragraphe 4, du décret du 20 mars 1919 (2), ou sur des navires armés au cabotage d'un tonnage brut d'au moins 150 tonneaux, s'ils sont à voiles, 250 tonneaux, s'ils sont à vapeur, et effectuant des parcours ininterrompus de haute mer, d'au moins 200 milles. »

Décret du 31 décembre 1921, *portant revision des tarifs de pilotage dans la direction de l'inscription maritime de Nantes* (Journ. off. du 14 janvier 1922, p. 686, et *(errata)* du 28 février 1922, p. 2420).

[Le décret du 31 décembre 1921 modifie ou supprime des dispositions contenues dans le décret du 29 août 1901, déjà modifié par ceux des 22 août 1910 et 16 octobre 1912].

Décret du 31 décembre 1921, *modifiant le décret du 17 septembre 1920* (3), *relatif à l'organisation du personnel des syndics des gens de mer et des gardes maritimes* (Journ. off. du 7 janvier 1922, p. 400).

Décret du 31 décembre 1921 : *Péages au port de Vannes* (Journ. off. du 5 janvier 1922, p. 247).

Décret du 4 janvier 1922 : *Péages au port de Gravelines* (Journ. off. du 7 janvier 1922, p. 401).

---

(1) Ce Rec., t. XXXII, p. 489.
(2) Ce Rec., t. XXXI, p. 589.
(3) Modifié par décrets du 30 novembre 1920 et du 16 juillet 1921.

Décret du 7 janvier 1922 : *Taxe des radiotélégrammes échangés avec les navires en mer* (Journ. off. du 18 janvier 1922, p. 864).

Arrêté (Mar. march.) du 7 janvier 1922, *constituant en bureau autonome le bureau paritaire de placement maritime de Cette et nommant les membres de la commission administrative* (1) (Journ. off. du 10 janvier 1922, p. 510).

Décret du 10 janvier 1922, *modifiant le décret du 6 octobre 1921, relatif aux conditions d'obtention des brevets d'officier de pont de la marine marchande par les officiers de marine, les officiers des équipages de la flotte et les officiers mariniers* (Journ. off. du 15 janvier 1922, p. 753).

Décret du 10 janvier 1922 : *Outillage public du port de Dieppe* (Journ. off. du 19 janvier 1922, p. 895).

Loi du 13 janvier 1922, *modifiant la loi du 13 août 1914 : Péages au port de Bougie* (Journ. off. du 14 janvier 1922, p. 675).

Décret du 13 janvier 1922 : *Péages au port de Honfleur* (Journ. off. du 22 janvier 1922, p. 1005).

Circulaire (Douanes) n° 196, du 13 janvier 1922. — *Application de la loi du 26 février 1911* (2) *portant encouragement aux grandes pêches maritimes. Décroissance des primes* (Annales des Douanes, n° du 15 mars 1922, p. 86).

Par la circulaire du 8 décembre 1916, n° 4.828 (3), l'Administration a fixé le chiffre des réductions qui, en exécution de l'article 20 de la loi du 26 février 1911, portant encouragement aux grandes pêches maritimes, devaient être apportées aux taux des primes de toute nature, allouées par cette loi, à partir du 1er janvier 1917 jusqu'au 31 décembre 1921.

Aux termes de la même loi, le taux des primes pour cette dernière période doit être, à son tour, abaissé de 10 pour cent à partir du 1er janvier 1922 jusqu'au 31 décembre 1926.

(1) Le bureau paritaire de placement maritime de Cette avait été créé par arrêté du 20 mars 1920 (v. ce Rec., t. XXXII, p. 208) comme annexe du bureau paritaire de Marseille.

(2) Ce Rec., t. XXVI, p. 765.

(3) V. ce Rec., t. XXX, p. 627.

En conséquence, les primes à l'armement qui s élèvent aujourd'hui, suivant la nature des opérations et la durée du séjour sur les lieux de pêche, à 45 francs, 27 francs ou 13 fr. 50 par homme d'équipage, seront ramenées, pendant cette période, respectivement à 40 fr. 50, 24 fr. 30 ou 12 fr. 15.

De même, les primes de 18 francs, 14 fr. 40 ou 10 fr. 80, selon les cas, actuellement accordées par quintal métrique de poissons expédiés soit directement des lieux de pêche, soit des entrepôts ou des ports de France à destination de l'étranger ou des colonies et possessions françaises seront abaissées à 16 fr. 20, 12 fr. 96 ou 9 fr. 72.

Par application des dispositions de l'article 11 de la loi susvisée, les expéditions à destination des colonies et possessions françaises ne bénéficieront, d'ailleurs, de la totalité des primes ainsi diminuées que si les droits de douane perçus à l'entrée desdites colonies ou possessions, sur les poissons de même catégorie originaires de l'étranger, sont égaux ou inférieurs à 10 francs par 100 kilogrammes. S'ils excèdent cette limite, le taux de la prime sera réduit de 0 fr. 81 par chaque franc de droit de douane au-dessus de 10 francs.

Par exception à cette dernière disposition, les expéditions de morues séchées à Saint-Pierre et Miquelon à destination des autres colonies françaises seront admises à bénéficier d'une prime non réductible de 3 fr. 24, même dans le cas où l'application des mesures qui précèdent aurait pour effet de réduire la prime au-dessous de ce chiffre.

Enfin, la prime à l'importation de la rogue ne sera plus que de 24 fr. 30, divisible par moitié, soit 12 fr. 15 pour l'armateur et 12 fr. 15 pour l'acheteur sardinier.

Comme précédemment, et par extension des règles tracées au n° 30 des Observations préliminaires du Tarif, c'est la date d'embarquement sur le navire exportateur qui doit déterminer le taux de la prime applicable aux chargements de poissons séchés extraits ou non d'entrepôt, soit expédiés directement, soit dirigés par voie ferrée sur le port de départ.

Arrêté du 21 janvier 1922 : *Péages au port de Dunkerque* (Journ. off. du 22 janvier 1922, p. 1006).

Décret du 26 janvier 1922, *modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes* (Journ. off. du 2 février 1922, p. 1392).

Art. 1er. — Les communes de Landévennec, Trégarvan, Dinéault, Châteaulin, Port-Launay et Saint-Ségal, dépendant actuellement du quartier maritime de Brest, sont rattachées au quartier de Camaret. La rive droite de l'Aulne et de la Doufine

constituera la limite séparative des quartiers de Brest et de Camaret.

Art. 2. — La commune de Plomodiern, dépendant actuellement du quartier maritime de Douarnenez, est rattachée au quartier de Camaret.

Le ruisseau de Penfout constituera la limite séparative des quartiers de Douarnenez et de Camaret.

Art. 3. — Les communes de Villeneuve, Saint-Ciers-de-Canesse, Gauriac, Comps, Bayon, Saint-Seurin-de-Bourg, Bourg, Prignac, dépendant actuellement du quartier maritime de Bordeaux, ainsi que les îles Cazeau, du Nord et Verte, sont rattachées au quartier de Pauillac.

La limite des communes de Saint-Gervais et de Prignac constituera, sur la rive droite de la Dordogne, la limite séparative des quartiers de Bordeaux et de Pauillac.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics et le ministre de la marine sont chargés, etc.

Décret du 28 janvier 1922, *relatif à l'application de l'article 5 de la loi du 9 août 1921* (1), *tendant à la clôture du compte « flotte en gérance » et à l'attribution des navires de commerce appartenant à l'Etat* (Journ. off. du 19 février 1922, p. 2117).

Art. 1er. — Les transports de cargaisons effectués par ou pour l'Etat, les départements, communes, établissements publics ou d'utilité publique et les concessionnaires de services publics doivent être faits sous pavillon national chaque fois que l'utilisation d'un navire français permet d'obtenir, dans l'ensemble de l'opération commerciale effectuée, des conditions équivalentes à celles qui résulteraient de l'emploi d'un navire étranger.

Il en est de même pour les transports de cargaisons à livrer par l'Allemagne en exécution du traité de paix et dont la réception ou la répartition est confiée à des organismes agréés par le Gouvernement français.

Art. 2. — Les représentants qualifiés des administrations publiques, établissements ou organismes visés par l'article précédent ne peuvent effectuer ou laisser effectuer pour leur compte les transports de cette catégorie sous pavillon étranger, sans s'être, au préalable, assurés que l'armement français ne pouvait faire ce transport dans des conditions équivalentes. Dans le cas où les moyens d'information dont ils disposent ne leur fournissent pas les éléments de décision nécessaires, ils consultent l'office de renseignements prévu à l'article suivant, en lui indiquant le délai dans lequel sa réponse devra leur parvenir.

(1) Ce Rec., t. XXXIII, p. 216.

Art. 3. — L'office de renseignements sera composé des représentants des entreprises de transports maritimes, de navigation intérieure et de chemins de fer.

Il sera géré par les soins de ces entreprises et aux frais des intéressés.

Il fonctionnera sous le contrôle du ministre chargé de la marine marchande qui en approuvera les statuts et désignera un fonctionnaire pour en suivre les travaux.

Art. 4. — L'Etat, les départements, les communes inscriront dans les cahiers des charges de concessions de services publics une disposition, prévoyant les sanctions qui pourront être appliquées aux concessionnaires qui ne respecteraient pas les prescriptions du présent décret.

Une clause expresse insérée dans les contrats d'achat, de vente ou de transport conclus par les administrations publiques, établissements publics et organismes mentionnés à l'article 1er imposera au contractant l'obligation de se conformer à ces mêmes prescriptions et fixera la nature et l'importance des sanctions.

Dans le cas où le prix de la marchandise comprendrait le fret, l'assurance et les frais accessoires, il ne pourrait être passé de contrat comportant l'emploi du pavillon étranger que si la même opération ne pouvait être réalisée dans des conditions équivalentes sous pavillon français.

Art. 5. — Les ministres, chacun en ce qui le concerne, veillent à l'exécution des prescriptions réglementaires édictées par le présent décret et prennent toutes dispositions utiles pour en assurer l'application par les services publics, établissements et organismes placés sous leur contrôle.

Ils rendent compte au ministre chargé de la marine marchande des transports de cargaisons effectués sous pavillon étranger, soit pour les besoins de leur département, soit pour ceux des établissements ou organismes soumis à leur contrôle.

Ce compte rendu expose les faits qui ont motivé le choix du pavillon étranger pour le transport.

Art. 6. — Sur le vu de ces comptes rendus et après enquête, notamment auprès de l'office de renseignements, le ministre chargé de la marine marchande examine avec les ministres intéressés les observations auxquelles a donné lieu l'application du présent décret et en dégage les conclusions.

Il résume ces observations et conclusions en un rapport qui est adressé annuellement au Président de la République, dans lequel il présente les suggestions propres à améliorer les conditions d'application dudit décret.

Art. 7. — Les dispositions du présent décret sont applicables aux transports en provenance d'Europe à destination des colonies pour le compte de l'Etat, des gouvernements des colonies ou

des organismes et établissements énumérés à l'article 1er et dont le siège social est en France ou aux colonies.

Les transports régis par le présent décret en provenance des pays hors d'Europe et à destination des colonies, ainsi que les mêmes transports au départ des colonies quelle que soit leur destination, font l'objet, lorsqu'ils ne sont pas effectués sous pavillon français, d'autorisations portant dérogation à l'article 1er dudit décret qui doivent être signées par le gouverneur ou son délégué. Le gouverneur rend compte au ministre des colonies des dérogations ainsi accordées.

Art. 8. — Un arrêté du gouverneur général, pris dans les deux mois de la publication du présent décret, déterminera les conditions de son application à l'Algérie. Le gouverneur général rendra compte au ministre chargé de la marine marchande et au ministre de l'intérieur des dérogations accordées.

Art. 9. — Ne sont pas soumis aux prescriptions du présent décret :

a) Les transports effectués en vertu de contrats d'achat, de vente ou de transport conclus antérieurement à sa publication ;

b) Les transports présentant un caractère d'urgence particulière ;

c) Les transports de faible importance ;

d) Les transports postaux.

Art. 10. — Le président du conseil, ministre des affaires étrangères, le garde des sceaux, ministre de la justice, les ministres de l'intérieur, des finances, de l'instruction publique et des beaux-arts, des travaux publics, du commerce et de l'industrie, du travail, de l'agriculture, des régions libérées, de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, de la guerre et des pensions, de la marine, des colonies, sont chargés, etc.

BIBLIOGRAPHIE

Recueil des lois et règlements concernant la marine marchande française, publié par le Comité central des Armateurs de France. — Paris, 1921, 1 vol. 1181 pages.

Le Comité central des Armateurs de France avait senti la nécessité, il y a une quinzaine d'années, de donner à ses adhérents et au public un recueil des actes législatifs et réglementaires intéressant la marine marchande. Dans son *Annuaire* de 1904, il avait publié les principaux textes. L'*Annuaire* de 1907 contenait un recueil d'actes complémentaires. Ces deux *Annuaires* étaient devenus introuvables. Ils devaient, de plus, être complétés par la collection des *Circulaires*. Les recherches devenaient longues et l'abondance du travail législatif pendant et depuis la guerre les rendaient plus difficiles encore.

Le Comité a alors décidé de reprendre complètement son œuvre ancienne, de refondre les recueils déjà publiés, de rechercher avec soin les lacunes qu'ils pouvaient présenter et d'ajouter tous les textes promulgués depuis 1906. C'était un travail considérable. Il suffit d'en voir le résultat pour en être convaincu. Sans doute, le Comité central des Armateurs de France possédait sur chaque question un dossier à jour et n'avait cessé de colliger les documents. Mais il ne suffit pas de recopier les uns après les autres les textes législatifs ou réglementaires. Il faut examiner s'ils se complètent ou se remplacent, indiquer à quel texte antérieur ils se réfèrent, discerner leur portée d'application. Pour les lois, la tâche est relativement facile ; elle est extrêmement compliquée pour les décrets, qui ne contiennent pas toujours de formule d'abrogation pour les textes antérieurs remplacés. Enfin, le *Recueil* a pris soin de relever les principales circulaires et instructions, et quand il faut choisir dans une collection qui a un siècle d'existence, on n'est pas sans éprouver quelque embarras.

Si je signale les difficultés de l'œuvre, c'est pour avoir le plaisir de constater et de dire qu'elles ont été vaincues. Le *Recueil* publié est un magnifique volume qui commence par l'Edit du Roi de mars 1584 et se termine par l'arrêté du 31 décembre 1920. Il constitue un instrument de travail indispensable pour ceux qui s'occupent de droit et de navigation maritimes.

L'ordre chronologique a été adopté. Je crois que c'était le seul possible. Le Recueil des lois et règlements concernant les

quartiers d'inscription maritime qui a été publié par le Ministère de la Marine de 1913 à 1917, en quatre volumes, a été composé suivant une distribution méthodique des matières. Cette publication rend de grands services, mais la décision adoptée n'est pas toujours très heureuse et elle a nécessité des répétitions. A plus forte raison en aurait-il été ainsi dans un recueil encore plus étendu par son objet. Enfin, l'ordre chronologique adopté permettra aisément la publication de suppléments.

Les recherches sont d'ailleurs rendues faciles par la table alphabétique des matières. Cette table est assez détaillée pour constituer un véritable répertoire de législation maritime. Chaque texte y est brièvement analysé et les recherches sont aisées, sans qu'il soit besoin d'une lecture de tous les textes.

Le Comité central des Armateurs a droit à un hommage de reconnaissance pour cette belle œuvre. Il annonce qu'il la complétera ultérieurement par de nouveaux recueils sur les règlements des ports et les conventions internationales. Nous ne saurions trop l'encourager à tenir cette promesse.

G. R.

International Law. — A treatise, par L. Oppenheim, m. a. ll. d., 3e édition par Ronald F. Roxburgh. — Londres, 1920-1921, Longmans, Green and C°, 2 volumes, 799 et 671 p.

Le *Traité de Droit International* de M. Oppenheim est devenu classique aussi bien en Angleterre qu'aux Etats-Unis depuis sa première édition qui remonte à 1905.

L'auteur, après avoir professé la criminologie en Allemagne et en Suisse, se fixa en Angleterre et ne cessa depuis lors de se consacrer à l'étude du droit international.

Son autorité incontestée le désigna pour succéder à Westlake à l'Université de Cambridge dans la chaire fondée par William Whewell.

Son *Traité de Droit International* en deux volumes est le fruit de ses études et de l'expérience qu'il avait acquise dans la pratique des questions internationales.

Le premier volume est consacré à l'histoire, aux sujets et aux objets du droit international, ainsi qu'aux organes et aux conventions par l'intermédiaire desquels les Etats assurent leurs relations réciproques.

Le second volume est réservé à l'examen des règlements pacifiques des litiges internationaux ainsi qu'à la guerre et à la neutralité.

Chacune de ces parties est divisée en de nombreux chapitres précédés d'une bibliographie précise et détaillée.

Dans l'ensemble, l'auteur ne s'attarde pas à l'analyse et à

la confrontation des théories abstraites et des systèmes doctrinaux. Il va droit aux faits. Les divers problèmes du droit international sont situés par lui par rapport aux conditions de fait qui les font surgir. Ils sont examinés à la lumière des précédents historiques et solutionnés dans un esprit très positif.

M. Oppenheim néglige délibérément les problèmes qui ne présentent plus qu'un intérêt rétrospectif pour s'attacher aux difficultés actuelles afin de prévoir celles de demain.

C'est ainsi qu'à l'occasion de la haute mer, il étudie minutieusement la question des pêches, des câbles sous-marins, de la télégraphie sans fil et du régime juridique du sol sous-marin, ce qui le conduit à envisager le problème du tunnel sous la Manche.

Dans cette troisième édition de son ouvrage, qu'il avait préparée mais qu'il n'a malheureusement pas eu le temps d'achever, l'auteur s'est efforcé de tirer un enseignement du conflit mondial. Malgré les déceptions que lui avaient apportées la guerre, il conserve sa foi dans l'avenir du droit international. A son avis, la grande guerre n'a pas supprimé le droit des gens ; elle n'a fait que frapper de caducité certains chapitres du droit de la guerre. Mais c'est le droit de la paix qui doit être la base du droit international de l'avenir.

A un moment où il s'agit de reconstruire l'équilibre du monde, cette œuvre d'un réalisme clairvoyant mais intimement imprégnée d'un généreux idéalisme sera consultée avec fruit par tous ceux qui sont persuadés de la brûlante actualité des questions internationales.

International Law and the World war, par James Wilford Garner, professeur de sciences politiques à l'Université d'Illinois. — Londres, 1920, Longmans, Green and C°, 2 vol. 524 et 534 p.

Cet ouvrage, consacré au droit des gens considéré dans ses rapports avec la guerre mondiale, se rattache directement au *Traité de Droit International* de M. Oppenheim, car c'est sur les conseils pressants de ce dernier que l'auteur s'était décidé à l'entreprendre. M. Garner s'est proposé d'apprécier comment, au cours de la guerre, les divers belligérants pratiquèrent les préceptes du droit international et il s'est efforcé d'établir à ce point de vue le bilan de leurs responsabilités respectives.

L'absence de publication de documents politiques et le secret des opérations diplomatiques s'opposèrent à toute enquête juridique digne de ce nom tant que durèrent les hostilités. Mais la paix une fois conclue, les belligérants désireux de soumettre la justice de leur cause au verdict de l'Univers furent incités à divulguer et à publier toutes leurs pièces justificatives. Ces

pièces, M. Garner les a classées et examinées scrupuleusement, et l'on trouvera à la fin du tome II de son ouvrage une bibliographie précieuse des ouvrages, brochures et documents officiels publiés dans les différents pays depuis la déclaration de guerre et relatifs au droit international.

L'ouvrage comprend deux volumes, divisés en 38 chapitres, dont les développements s'appuient sur des références nombreuses et documentées. Généralement, l'auteur prend soin de rappeler sommairement en tête de chaque chapitre les pratiques usitées dans les guerres antérieures ainsi que les principes élaborés sur le sujet par la théorie du droit international.

Il examine alors successivement comment ces principes ont été appliqués par les divers belligérants. D'autres fois, il adopte une méthode différente. C'est ainsi, par exemple, que dans le chapitre XIII, consacré aux dévastations effectuées par les belligérants en territoire envahi, il commence par exposer les accusations portées par la France contre l'Allemagne au sujet des dévastations systématiques opérées par les troupes allemandes dans le Nord de la France en 1917, puis il relate le témoignage des ambassadeurs Sharp et Penfield, résume les moyens de défense invoqués par les Allemands, rappelle les principes du droit international et conclut. Ici, le juriste s'érige en juge et instruit avec la plus calme et la plus haute impartialité les procès de droit international public que les belligérants se sont intentés devant le tribunal de l'opinion mondiale.

Et finalement, le juge fait place à son tour au politique avisé et clairvoyant dans la mesure où l'auteur estime que ce qu'il importe désormais, c'est moins de s'ingénier à réviser le droit international que de chercher à en assurer l'efficacité.

C'est en ce sens qu'il croit à l'avenir du droit international qui seul, aux dires de Lord Bryce, nous sépare de la sauvagerie primitive.

Cet ouvrage est le témoignage d'un juriste dont la science sait être positive sans cesser d'être équitable. Il constitue l'inventaire impartial et complet des violations subies par le droit des gens au cours du conflit mondial et s'achève sur la belle espérance d'un avenir meilleur. Il sera utilement consulté par tous ceux qui s'intéressent à l'amélioration des relations humaines.

L'ÉDITEUR-GÉRANT, F. PICHON, 20, RUE SOUFFLOT, PARIS

TABLE DES ARTICLES

Assurances maritimes. — L'assurance contre les risques de guerre et la navigation sans feux ou en convoi pendant la guerre de 1914-1918 (E. Audouin). . . . . 1 et 239

Comité maritime international. — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28-30 juillet 1921) (Georges Ripert) 294

Règles de La Haye, 1921. — The reception of the Hague Rules, 1921, in the United Kingdom (W. R. Bisschop) 260

— Les Règles de La Haye et leur mise en application. Le point de vue des armateurs français (Paul de Rousiers). . . . 683

— Les Règles de La Haye, 1921. Compte rendu critique de la Conférence de La Haye (Léopold Dor). 701

TABLE DES LOIS

DÉCRETS ET DOCUMENTS DIVERS

Abordage. — Traité de Trianon, art. 217 (renvoi) 218

Administration de la Marine. — Décrets des 11 juillet 1921 et 26 janvier 1922, modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes . . . . . 211 et 1107

— Décret du 13 juillet 1921, portant modifications au recrutement et à l'instruction du corps des administrateurs de l'inscription maritime (renvoi) 212

— Décret du 16 juillet 1921, portant fixation des cadres et de l'effectif du personnel des agents d'administration de l'inscription maritime, des syndics des gens de mer et des gardes maritimes. 213

— Décret du 18 septembre 1921, portant modification du décret du 7 janvier 1921, relatif à l'organisation des services de

l'administration centrale des ports, de la marine marchande et des pêches (renvoi) 232
— Décret du 31 décembre 1921, modifiant le décret du 17 septembre 1920, relatif à l'organisation du personnel des syndics des gens de mer et des gardes maritimes (renvoi) 1105
— Arrêté (Mar. march.) du 30 novembre 1921, transférant les attributions relatives aux opérations de la commission de la marine marchande pour l'assurance des risques maritimes de guerre 678

Voir aussi : *Pêche maritime* (décrets des 9 juillet, 8 octobre et 14 décembre 1921 ; décret du 11 juillet 1921) ; — *Pilotage ;* — *Police sanitaire* (décrets des 19 août et 26 novembre 1921) ; — *Ports* (décrets des 28 juillet et 23 septembre 1921 ; arrêté du 7 décembre 1921).

Algérie. — Voir : *Monopole de pavillon* (avis) ; — *Police sanitaire* (décret du 14 décembre 1921) ; — *Ports* (Bougie et Collo) ; — *Vente de navires* (décret du 13 octobre 1921).

Arbitrage. — Arrêté (Mar. march.) du 5 décembre 1921, concernant le procédure de conciliation et d'arbitrage pour la solution des différends d'ordre collectif survenus entre les entreprises de transports maritimes et leurs personnels navigants 1100

Assistance et sauvetage maritimes. — Traité de Trianon (art. 217 et Déclaration) 218
— Décret du 31 août 1921, portant modification du décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation maritime (matériel et mesures de sauvetage) 222
— Avant-projet de loi sur le sauvetage des épaves maritimes . 204

Association de droit international (International law Association). — Conférence de la Haye, 1921, voir : *Règles de La Haye.*

Association française du droit maritime. — Voir : *Assistance et sauvetage maritimes* (avant-projet de loi) ; — *Nationalité des navires* (avant-projet de loi).

Assurances maritimes. — Traité de Trianon, part. X, sect. V (renvoi) 218
— Arrêté (Mar. march.) du 30 novembre 1921, transférant les attributions relatives aux opérations de la commission de la marine marchande pour l'assurance des risques maritimes de guerre 678

Brevets et diplômes de la marine marchande. — Décrets des 6 octobre 1921 et 10 janvier 1922, relatifs aux conditions d'obtention des brevets d'officiers de la marine marchande par les officiers de marine, les officiers des équipages de la flotte et les officiers mariniers (renvois). . . . . 635 et 1106
— Décret du 31 décembre 1921, modifiant le décret du 2 novembre 1921 relatif aux brevets et diplômes de la marine marchande et aux conditions d'exercice des fonctions de capitaine, second et lieutenant à bord des navires de commerce 1105
— Arrêté (Mar. march.) du 25 août 1921, approuvant le programme de l'examen pour l'obtention du brevet d'officier mécanicien de 1re classe réservé aux candidats titulaires du brevet d'élève officier mécanicien (renvoi) 222

Câbles sous-marins. — Traité de Trianon, art. 217 (renvoi). . 218

Caisse des Invalides. — Loi du 31 décembre 1921, portant fixation du budget général de l'exercice 1922 (art. 69 : redevance sur fascicule de mobilisation) 1103
— Décret du 11 octobre 1921, relatif aux avances à faire par la Caisse des Invalides 636

Canal de Suez. — Traité de Trianon, art. 217 (renvoi) . . . 218

Colonies et protectorats. — Voir : *Algérie ; — Indo-Chine ; — Maroc ; — Monopole de pavillon* (décret du 28 janvier 1922) ; — *Pêche* (circulaire du 13 janvier 1922) ; — *Vente de navires* (décret du 15 décembre 1921).

Commandement. — Voir : *Brevets et diplômes.*

Conférence de la Haye, 1921. — Voir : *Règles de La Haye.*

Connaissement. — Voir *Règles de La Haye.*

Conseils et commissions. — Traité de Trianon (art. 285 et suiv. : commission européenne et commission internationale du Danube) 218
— Décret du 23 septembre 1921, portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 12 juin 1920, concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce (conseil d'administration des ports) 633
— Décret du 28 janvier 1922, relatif à l'application de l'article 5 de la loi du 9 août 1921 (office de renseignements concernant les frets sous pavillon français) 1108
— Arrêté (Tr. publ.) du 6 octobre 1921, portant réorganisation de la commission chargée de l'étude de la revision des règlements applicables aux transports des matières dangereuses autres que les transports par chemins de fer et à la manutention de ces matières dans les ports de commerce 635
— Arrêté (Mar. march.) du 30 novembre 1921, transférant les attributions relatives aux opérations de la commission de la marine marchande pour l'assurance des risques maritimes de guerre 678
— Arrêté (Mar. march.) du 5 décembre 1921 : commission supérieure d'arbitrage pour la solution des différends d'ordre collectif entre les entreprises de transports maritimes et leurs personnels navigants 1100
— Arrêté (Tr. publ.) du 7 décembre 1921, modifiant l'arrêté du 12 juin 1919, art. 9, instituant un comité d'exploitation des ports maritimes (renvoi) 1100

Contrôle de la navigation. — Voir : *Frets* (décret du 30 décembre 1921).

Courtiers maritimes. — Décrets du 14 septembre 1921, portant revision des tarifs de courtiers maritimes 231
— Décision n° 8662 et Lettre (Douanes) des 7 septembre et 25 novembre 1921, relatives à la tenue des répertoires d'opérations en douane . . . . . 230 et 641

Dommages de guerre. — Traité de Trianon (extraits) . . . 218
Voir aussi : *Assurances maritimes* (arrêté du 30 novembre 1921).

Douanes. — Traité de Trianon (extraits). 218
— Décret du 29 juin 1921, portant revision des coefficients de majoration des droits de douane 209
— Décrets des 9 juillet, 8 octobre et 14 décembre 1921, habili-

tant des agents de la douane à rechercher et constater les délits de pêche (renvois) . . . . . 211, 636 et 1101
— Décret du 11 juillet 1921, habilitant les chefs du service des douanes dans les ports marocains à délivrer les certificats prévus par le décret du 9 novembre 1911, sur les pêches maritimes 211
— Décret du 19 septembre 1921, rendant applicables à l'Indo-Chine les dispositions du décret du 4 janvier 1921, sur les transactions en matière de douane (renvoi) 633
— Décisions (Douanes) des 7 septembre et 25 novembre 1921 : tenue des répertoires d'opérations en douane des courtiers maritimes . . . . . 230 et 641
— Décision (Douanes) n° 2398, du 2 novembre 1921 : droits et taxes (loi du 25 juin 1920, art. 72) ; exonération en faveur des produits de pêche française 638
— Décision (Douanes) n° 2489, du 14 novembre 1921 : navires importés ; application de la loi du 31 juillet 1920, art. 12 . 639
— Avis (Fin.) relatif au classement des marchandises non dénommées au tarif d'entrée (détermination de la date d'expédition) 638

Droits et taxes (1). — Traité de Trianon (extraits). 218
— Loi du 16 juillet 1921, portant ouverture et annulation de crédits (art. 12 : taxes sur le produit du poisson). . . . 212
— Loi du 17 juillet 1921, fixant la procédure d'établissement et de revision des règlements et tarifs de pilotage dans les eaux maritimes 213
— Loi du 31 décembre 1921, portant fixation du budget général de l'exercice 1922 (art. 69 : redevance au profit de la Caisse des invalides ; — art. 136 et 137 : péages et taxes d'outillage public). 1103
— Décret du 24 août 1921, modifiant le tarif des allocations dues par les armateurs aux militaires de la gendarmerie maritime pour garde de navires (renvoi). 221
— Décret du 23 septembre 1921, portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 12 juin 1920 concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce (art. 34, 38 et 39) 633
— Décrets du 14 septembre 1921, portant revision des tarifs des courtiers maritimes 231
— Décret du 26 novembre 1921, réglementant la police sanitaire maritime (art. 156 et suiv.) 641
— Décret du 10 décembre 1921, concernant les stations de pilotage comprises dans les directions de l'inscription maritime de Dunkerque et du Havre (renvoi) 1100
— Décret du 14 décembre 1921 : relèvement des taxes sanitaires en Algérie (renvoi) 1101
— Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage dans la direction de l'inscription maritime de Nantes (renvoi) 1105
— Décret du 7 janvier 1922 : taxe des radiotélégrammes échangés avec les navires en mer (renvoi) 1106
— Décision (Douanes) n° 3486, du 3 août 1921 : vente de navires d'une jauge ne dépassant pas cent tonnes ; droit de mutation 215
— Décisions (Douanes) n°s 8662 et 8670, du 17 novembre 1921 : navigation de plaisance ; permis de circulation et contrôle. 640

(1) Voir aussi p. 1117, v° Douanes, et, pour les taxes et péages locaux, p. 1121, v° Ports.

Enseignement maritime. — Arrêté (Mar. march.) du 21 novembre 1921, modifiant l'article 26 de l'arrêté du 20 décembre 1920 relatif au fonctionnement des écoles nationales de navigation maritime (renvoi) 640

Flotte d'Etat. — Loi du 9 août 1921, relative à la clôture du compte « flotte en gérance » et à l'attribution des navires de commerce appartenant à l'Etat 216
— Loi du 31 décembre 1921, portant fixation du budget général de l'exercice 1922 (art. 75) 1103
— Décret du 18 octobre 1921, chargeant le sous-secrétaire d'Etat des ports, de la marine marchande et des pêches de la liquidation des litiges résultant des opérations engagées par l'Office français d'affrètement (renvoi). 637

Frets. — Décret du 30 décembre 1921, fixant la date à laquelle cesse d'être en vigueur la loi du 12 avril 1916 (limitation des frets) 1103
— Décret du 28 janvier 1922, relatif à l'application de l'article 5 de la loi du 9 août 1921 (office de renseignements sur les frets sous pavillon français). 1108

Gens de mer. — Loi du 17 décembre 1921, relatif au recensement, à la revision et à l'appel de la classe 1922 1102
— Circulaire (Mar.) du 11 novembre 1921, relative à l'envoi en congé illimité des inscrits maritimes. 639
Voir aussi : *Arbitrage ; — Brevets et diplômes ; — Caisse des Invalides ; — Enseignement maritime ; — Placement maritime.*

Indo-Chine. — Voir : *Douanes* (décret du 19 septembre 1921) ; — *Ports* (Saïgon).

Inscription maritime. — Décrets des 11 juillet 1921 et 26 janvier 1922, modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes . . . . . 211 et 1107
— Décret du 13 juillet 1921, portant modifications au recrutement et à l'instruction du corps des administrateurs de l'inscription maritime (renvoi) 212
— Décrets du 16 juillet 1921, portant fixation des cadres et de l'effectif du personnel des agents de l'administration de l'inscription maritime 213
Voir aussi : *Gens de mer.*

International law Association. — Conférence de la Haye, 1921, voir : *Règles de La Haye.*

Marchandises dangereuses. — Voir : *Conseils et commissions* (arrêté du 6 octobre 1921).

Marine militaire. — Loi du 17 décembre 1921, relative au recensement, à la revision et à l'appel de la classe 1922 . . . 1102
— Loi du 31 décembre 1921, portant fixation du budget général de l'exercice 1922 (art. 69 : redevance sur duplicata de fascicule de mobilisation) 1103
— Décrets des 6 octobre 1921 et 10 janvier 1922, relatifs aux conditions d'obtention des brevets d'officier de pont de la marine marchande par les officiers de marine, les officiers des équipages de la flotte et les officiers mariniers (renvois). 635 et 1106
— Circulaire (Mar.) du 11 novembre 1921, relative à l'envoi en congé illimité des inscrits maritimes. 639

Maroc. — Voir : *Pêche maritime* (décret du 11 juillet 1921).

Mécaniciens. — Voir : *Brevets et diplômes* (arrêté du 25 août 1921).

Médecins. — Voir : *Police sanitaire.*

Ministère. — Voir : *Administration de la marine* (décret du 18 septembre 1921).

Monopole de pavillon. — Loi du 9 août 1921, relative à la clôture du compte « flotte en gérance » et à l'attribution des navires de commerce appartenant à l'Etat (art. 5). . . . 216
— Décret du 28 janvier 1922, relatif à l'application de l'article 5 de la loi du 9 août 1921 1108
— Avis (Fin.) : Monopole de pavillon pour la navigation entre la France et l'Algérie 638

Nationalité des navires. — Avant-projet de loi sur la nationalité des navires 208

Navigation intérieure. — Traité de Trianon : navigation sur le Danube. 218
— Loi du 1er juillet 1921, sur la vente des marchandises en souffrance dans les ports de la navigation intérieure. . . 209
— Loi du 31 décembre 1921, sur les finances (art. 137 : tarifs des outillages et services de halage) 1103
— Décret du 24 juillet 1921, portant modification du règlement de pilotage du 1er arrondissement maritime (pilotage sur la Seine) 214
— Décret du 10 décembre 1921, concernant les stations de pilotage (Orne, Seine et Somme) (renvoi) 1100
— Décret du 16 décembre 1921, relatif à l'application aux eaux de la Garonne de la loi du 22 juillet 1913, sur les navires à parcours mixtes. 1101
— Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (Loire et Vilaine) (renvoi) 1105
— Arrêté et circulaire (Tr. publ.) du 14 juin 1921 : modèles de convention d'affrètement facultative et de lettres de voiture (application du décret du 11 janvier 1921) (renvoi) . . 209

Navigation de plaisance. — Décret du 29 juin 1921, portant revision des coefficients de majoration des droits de douane 209
— Décret du 31 août 1921, portant modification du décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance 222
— Décision (Douanes) n° 8670, du 17 novembre 1921 : permis de circulation 640
— Décision (Douanes) n° 8662, du 17 novembre 1921 : contrôle des embarcations automobiles 640

Passagers. — Loi du 28 juillet 1921, concernant l'exploitation de services maritimes postaux. 214
— Décret du 31 août 1921, portant modification du décret du 21 septembre 1908 (mesures de sauvetage) 222
— Décret du 26 novembre 1921, réglementant la police sanitaire maritime 641
— Avis (Fin.) relatif au classement des marchandises non dénommées (importations effectuées par les voyageurs) 639

Pêche maritime. — Loi du 16 juillet 1921, portant ouverture et annulation de crédits (art. 12 ; taxes sur le produit du poisson) 212
— Décrets des 9 juillet, 8 octobre et 14 décembre 1921, habili-

tant des agents de la douane à rechercher et constater les délits de pêche (renvois) . . . . . 211, 636 et 1101
— Décret du 11 juillet 1921, habilitant les chefs du service des douanes dans les ports marocains à délivrer les certificats prévus par le décret du 11 novembre 1911 211
— Décision (Douanes) n° 2398, du 2 novembre 1921 : droits et taxes (loi du 25 juin 1920, art. 72). Exonération en faveur des produits de pêche française 638
— Circulaire (Douanes), n° 196, du 13 janvier 1922 : Application de la loi du 26 février 1911 portant encouragement aux grandes pêches ; décroissance des primes 1106

Pensions. — Voir : *Caisse des Invalides* (décret du 11 octobre 1921).

Pilotage. — Loi du 17 juillet 1921, fixant la procédure d'établissement et de revision des règlements et tarifs de pilotage dans les eaux maritimes 213
— Décret du 15 juillet 1921, modifiant le règlement général de pilotage du 5e arrondissement maritime (La Nouvelle) (renvoi). 212
— Décrets des 24 juillet et 11 août 1921, modifiant le règlement général de pilotage du 1er arrondissement maritime. 214 et 217
— Décret du 10 décembre 1921, concernant les stations de pilotage comprises dans les directions de l'inscription maritime de Dunkerque et du Havre (renvoi). 1100
— Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage dans la direction de l'inscription maritime de Nantes (renvoi) 1105

Placement maritime. — Arrêté (Mar. march.) du 7 janvier 1922, constituant en bureau autonome le bureau paritaire de placement maritime de Cette 1106

Police sanitaire. — Traité de Trianon, art. 217 : conventions sanitaires (renvoi) 218
— Décret du 19 août 1921, modifiant le décret du 2 juin 1920 : personnel du service sanitaire maritime (renvoi) . . . 221
— Décret du 26 novembre 1921, réglementant la police sanitaire maritime 641
— Décret du 14 décembre 1921 : relèvement des taxes sanitaires en Algérie (renvoi). 1101

Ports. — Traité de Trianon (art. 209 : port d'enregistrement des navires) 218
— Loi du 1er juillet 1921, sur la vente des marchandises en souffrance dans les ports maritimes et de la navigation intérieure. 209
— Loi du 16 juillet 1921, portant ouverture et annulation de crédits (art. 12 : ports de pêche ; péages) 212
— Loi du 31 décembre 1921, portant fixation du budget général pour l'exercice 1922 (art. 136 et 137 : péages et tarifs d'outillage public ; — art. 170 : amélioration et extension des ports). 1103
— Décret du 28 juillet 1921, prorogeant la validité du décret du 20 janvier 1921 : chefs d'exploitation des ports maritimes (renvoi) 215
— Décret du 23 septembre 1921, portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 12 juin 1920 concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce 633
— Arrêté (Tr. publ.) du 6 octobre 1921 : revision des règlements

applicables à la manutention des marchandises dangereuses dans les ports de commerce 635
— Arrêté (Tr. publ.) du 7 décembre 1921, modifiant l'arrêté du 12 juin 1919, instituant un comité d'exploitation des ports maritimes (renvoi) 1100
Auray. — Décret du 11 juillet 1921, modifiant les limites du quartier maritime 211
— Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi) 1105
Barfleur. — Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi) 1100
Bayonne. — Décret du 16 septembre 1921 : péages locaux (renvoi). 232
— Décret du 17 novembre 1921 : droit de remorquage (renvoi). 640
Belle-Ile-en-mer. — Décret du 11 juillet 1921, modifiant les limites du quartier maritime. 211
— Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi) 1105
Bordeaux. — Décret du 3 octobre 1921 : péages locaux (renvoi). 635
— Décret du 26 janvier 1922, modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes 1107
Bougie. — Loi du 13 janvier 1922 : péages locaux (renvoi) . . 1106
Boulogne sur-mer. — Arrêté (Com.) du 12 octobre 1921 et décret du 31 octobre 1921 : péages locaux (renvois) . . . 636 et 638
— Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi). 1100
Brest. — Décrets des 10 septembre et 29 octobre 1921 : péages locaux (renvois) . . . . . 230 et 638
— Décret du 26 janvier 1921, modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes 1107
Caen. — Décret du 16 septembre 1921 : péages locaux (renvoi) 232
Calais. — Décret et arrêté (Com.) du 16 septembre 1921 : péages locaux (renvoi) 232
— Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi) 1100
Camaret. — Décret du 26 janvier 1922, modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes 1107
Cette. — Arrêté (Mar. march.) du 7 janvier 1922 : bureau paritaire de placement maritime 1106
Cherbourg. — Décret du 24 juillet 1921 : péages locaux (renvoi) . 214
— Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi) 1100
Collo. — Arrêté (Com.) du 2 septembre 1921 : péages locaux (renvoi). 230
Croisic (Le). — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi). 1105
Dieppe. — Décrets des 27 juillet et 28 décembre 1921 : péages locaux (renvois) . . . . . 214 et 1103
— Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi). 1100
— Décret du 10 janvier 1922 : outillage public (renvoi) . . . 1106
Douarnenez. — Décret du 26 janvier 1922, modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes 1107
Dunkerque. — Décret du 27 novembre 1921 : outillage public (renvoi) 678
— Décret du 10 décembre 1921, concernant les stations de pilotage comprises dans la direction de l'inscription maritime de Dunkerque (renvoi). 1100
— Arrêtés Com.) des 2 septembre 1921 et 21 janvier 1922 : péages locaux (renvois) . . . . . 230 et 1107
Fécamp. — Décret du 19 novembre 1921 : péages locaux (renvoi). 640

— Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi) 1100
Granville. — Décrets des 12 juillet et 19 octobre 1921 : péages locaux (renvois) . . . . . 212 et 637
— Décret du 13 décembre 1921 : outillage public (renvoi) . . 1100
Gravelines. — Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi) 1100
— Décret du 4 janvier 1922 : péages locaux (renvoi). . . . 1105
Havre (Le). — Décret du 10 décembre 1921, concernant les stations de pilotage comprises dans la direction de l'inscription maritime du Havre (renvoi) 1100
— Décret du 28 décembre 1921 : péages locaux (renvoi). . . 1103
Honfleur. — Décrets des 20 octobre 1921 et 13 janvier 1922 : péages locaux (renvois) . . . . . 637 et 1106
— Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi). 1100
Lorient. — Décret du 17 août 1921 : péages locaux (renvoi) . . 217
— Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi). 1105
Marseille. — Décret du 11 août 1921 : péages locaux (renvoi) . . 217
Morlaix. — Décret du 2 novembre 1921 : outillage public (renvoi) 638
Nantes. — Décrets des 8 juillet, 21 octobre et 19 décembre 1921 : péages locaux (renvois) . . . . . 211, 637 et 1102
— Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage dans la direction de l'inscription maritime de Nantes (renvoi) 1105
Nice. — Décret du 26 décembre 1921 : péages locaux (renvoi) . 1102
Nouvelle (La). — Décret du 15 juillet 1921, modifiant le règlement général de pilotage du 5e arrondissement maritime . . . 212
Pauillac. — Décret du 26 janvier 1922, modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes 1107
Quillebeuf. — Décret du 24 juillet 1921 portant modification du règlement de pilotage du 1er arrondissement maritime . . 214
— Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi) 1100
Rochelle (La). — Décret du 28 décembre 1921 : péages locaux (renvoi). 1103
Rouen. — Décret du 24 juillet 1921, portant modification du règlement de pilotage du 1er arrondissement maritime. . . . 214
— Décret du 22 décembre 1921 : péages locaux (renvoi). . . 1102
Saïgon. — Décret du 18 septembre 1921 : taxes locales (renvoi). 232
Saint-Nazaire. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi) 1105
Toulon. — Décret du 28 décembre 1921 : péages locaux (renvoi) 1103
Tréport (Le). — Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi). 1100
Trouville. — Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi). 1100
Vannes. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi) 1105
— Décret du 31 décembre 1921 : péages locaux (renvoi) . . . 1105
Villequier. — Décret du 24 juillet 1921, portant modification du règlement de pilotage du 1er arrondissement maritime . . 214
— Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi) 1100

Postes. — Voir : *Services maritimes postaux.*

Primes. — Voir : *Pêche maritime* (décret du 11 juillet 1921 ; circulaire du 13 janvier 1922).

Prises maritimes. — Traité de Trianon (art. 361) 218

Provisions de bord. — Décret du 31 août 1921, portant modification du décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord (art. 14 et 15) 222

Radiotélégraphie. — Voir : *Télégraphie sans fil.*

Règles de La Haye, 1921. — Textes anglais et français des Règles de La Haye, 1921. . . . . 198 et 495
— Compte rendu sténographique de la Conférence de La Haye (29 août-3 septembre 1921) . . . . . 502 et 976
— Rapport de M. Ch. S. Haight à la Chambre de commerce internationale 1085
— Circulaire n° 11 de la Chambre de commerce internationale : Les organisations économiques et les Règles de La Haye, 1921. 1093

Remorquage. — Décret du 17 novembre 1921 : Droit fixe de remorquage à Bayonne (renvoi) 640
— Décret du 16 décembre 1921, relatif à l'application aux eaux de la Garonne de la loi du 22 juillet 1913, sur les navires à parcours mixtes. 1101

Réquisitions. — Loi du 28 juillet 1921, concernant l'exploitation des services maritimes postaux (passagers réquisitionnaires). 214

Saint-Pierre et Miquelon. — Voir : *Pêche maritime* (décret du 13 janvier 1922).

Sauvetage. — Voir : *Assistance et sauvetage maritimes.*

Sécurité de la navigation, réglementation du travail et hygiène à bord. — Décret du 31 août 1921, portant modification du décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance 222
— Arrêté (Tr. publ.) du 6 octobre 1921 : commission de revision des règlements applicables au transport des matières dangereuses 635

Services maritimes postaux. — Loi du 28 juillet 1921, concernant l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la Côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale 214

Télégraphie sans fil. — Décret du 31 août 1921, modifiant le décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation maritime (art. 7) 222
— Décret du 7 janvier 1922 : taxe des radiotélégrammes échangés avec les navires en mer (renvoi) 1106

Traités internationaux. — Traité de paix conclu à Trianon, le 4 juin 1920, entre les Puissances alliées et associées et la Hongrie (extraits) 218

Vente de navires. — Loi du 9 août 1921, relative à la clôture du compte « flotte en gérance » et à l'attribution des navires de commerce appartenant à l'Etat 216
— Loi du 31 décembre 1921, portant fixation du budget général pour l'exercice 1922 (art. 75 : liquidation de la flotte d'Etat). 1103
— Décret du 13 octobre 1921, prohibant l'exportation des bâtiments de mer 636

— Décret du 15 décembre 1921, rendant applicable dans les colonies françaises et pays de protectorat dépendant du ministère des colonies le décret du 13 octobre 1921, prohibant l'exportation des bâtiments de mer. 1101
— Arrêté (Fin.) du 22 octobre 1921, fixant les conditions dans lesquelles seront autorisées les exceptions à la prohibition de sortie édictée pour les navires de mer par décret du 13 octobre 1921. 637
— Décision (Douanes) n° 3486, du 3 août 1921 : vente de navires d'une jauge ne dépassant pas cent tonnes ; droit de mutation. 215
— Décision (Douanes) n° 2489 : Navires importés ; application de la loi du 31 juillet 1920, art. 12 (taxe supplémentaire) . 639

Vente publique de marchandises. — Loi du 1er juillet 1921, sur la vente des marchandises en souffrance dans les gares et leurs dépendances ainsi que dans les ports maritimes et de la navigation intérieure 209

TABLE ANALYTIQUE

A

Abandon.

ITALIE. — 1. — *Qualité pour faire abandon.* — L'abandon du navire par le consignataire ne libère pas le propriétaire de ses obligations envers ses créanciers (Cass. Turin, 13 février 1920), p. 190.

Abordage.

Abordage douteux, 17.
Action pénale, 12, 13, 14.
Assurance, 1, 8, 10, 26, 34, 36.
Breakdown clause, 35, 38.
Brume, 6, 7, 15.
Change, 28.
Chenal, 24.
Chômage, 10, 21, 35, 38.
Chose jugée, 12, 13, 14.
Compétence, 11, 22, 30.
Conflit de lois, 2.
Convention de Bruxelles, 2, 3.
Convoi, 1, 8, 9.
Epave, 27.
Etat, 9, 22, 30.
Etrangers, 6, 9, 11, 18, 19, 22, 28, 30.
Expertise, 21.
Feux, 1, 8, 13, 17, 26.
Guerre, 1, 8, 9, 17, 26.
Immunité de juridiction, 22, 30.
Indemnité, 10, 21, 27, 28.
Manœuvre du dernier moment, 7, 32.
Navires du même armateur, 34.
Nuit, 1, 6, 8, 13, 17, 26.
Parages fréquentés, 6, 24.
Pilote, 20, 23, 24.
Port, 20, 29.
Preuve, 6, 15 à 21, 23, 32, 37.
Projets d'unification, 2.
Règles de route, 5, 7, 14, 31, 32.
Remorquage, 20, 25.
Réparations, 10, 21, 35, 38.
Responsabilité personnelle de l'armateur, 16.
Risques de guerre, 1, 8, 9, 17, 26.
Sauveteurs, 27.
Signaux phoniques, 7, 15.
Subrogation, 34, 36.
Tribunal maritime commercial, 12, 13, 14.
Veille, 4, 12, 13, 33.
Vent, 29.
Vitesse, 6, 7, 15, 24, 31.
Voilier, 7, 15, 16, 19, 31, 32, 37.

DOCTRINE. — 1. — L'assurance contre les risques de guerre et la navigation sans feux ou en convoi pendant la guerre de 1914-1918 (E. Audouin), pp. 1 et 239.

2. — La Conférence d'Anvers du Comité Maritime international (28-30 juillet 1921), § I : Les conventions sur l'abordage et l'assistance (Georges Ripert), p. 294.

FRANCE. — 3. — Décret du 18 août 1921 (Traité de Trianon, art. 217), p. 218.

4. — *Organisation du service à bord.* — L'organisation du service à bord incombe personnellement au capitaine, et lorsque le navire a passé les visites annuelles et de partance et qu'il était en règle tant au point de vue de la navigabilité qu'à celui de l'effectif et de la composition de l'équipage, la responsabilité personnelle de l'armateur ne saurait être engagée en cas d'abordage par le fait que l'homme de bossoir était occupé à vider les escarbilles. Peu importe que le conseil ait été donné à cet armateur de modifier les installations mécaniques pour monter les escarbilles, alors qu'elles n'en ont pas moins été reconnues réglementaires par l'inspecteur de la navigation (C. Rouen, 30 juin 1921), p. 41.

5. — *Règles de route. Vapeurs se croisant.* — L'obligation pour le vapeur qui en voit un autre à tribord de s'écarter de la route de celui-ci n'existe pas nécessairement dès qu'il y a croisement des routes, quelles que soient la distance et la vitesse des deux navires ; cette obligation ne commence qu'au moment où le risque de collision appa-

raît (Cass. civ., 30 mai 1921), p. 317.

6. — *Vitesse excessive dans la brume.* — Lorsqu'un vapeur français, naviguant de nuit et par temps de brume dans des parages très fréquentés, avait réduit sa vitesse à l'allure lui permettant de gouverner, le vapeur anglais entré en collision avec lui doit être déclaré seul responsable de l'abordage lorsque les énonciations de son livre de bord et la violence extraordinaire du choc permettent de conclure qu'il avait conservé une vitesse excessive, même après avoir aperçu l'autre navire (C. Aix, 10 novembre 1920), p. 46.

7. — *Vitesse excessive dans la brume.* — Un vapeur qui a abordé un voilier par temps de brume doit être déclaré responsable de l'abordage lorsqu'il est établi : 1° que le choc a été extrêmement violent, bien que le voilier ne fît qu'un mille à l'heure ; — 2° que le vapeur avait aperçu le voilier une minute au moins avant la collision et a franchi la distance qui l'en séparait encore à la vitesse de cinq nœuds, bien qu'il eût été prévenu du danger par la sirène du voilier depuis déjà quatre minutes ; — et, 3° que le capitaine du vapeur a donné des ordres de barre successifs ayant occasionné une perte de temps et n'a fait faire machine en arrière que tout au dernier moment, et non dès l'instant où il a vu le voilier (Trib. com. Bordeaux, 18 juin 1920), p. 80.

8. — *Risques de guerre. Assurance.* — Un abordage qui a été causé par les conditions exceptionnelles de navigation imposées en raison des hostilités doit être attribué à un risque de guerre.

Spécialement, lorsqu'un navire naviguant en convoi tous feux éteints est entré en collision avec un autre navire également sans feux, les avaries qu'il a subies dans l'abordage doivent être mises à la charge de l'assureur qui a couvert les risques de guerre, s'il est constant que les navires se sont inopinément présentés l'un à l'autre dans des conditions rendant le choc inévitable et si aucune faute n'est établie à l'encontre des capitaines (C. Paris, 19 janvier 1921), p. 39.

9. — *Risques de guerre. Irresponsabilité de l'Etat.* — Les dommages de guerre ne sauraient donner lieu à une action contentieuse contre l'Etat français, en dehors des cas exceptionnellement prévus par la loi.

Spécialement, l'Etat n'est pas tenu à indemnité pour les avaries subies par un navire anglais, faisant partie d'un convoi protégé par un bâtiment britannique, qui a été abordé par un navire français à la suite d'une manœuvre commandée par le chef de file au cours d'une attaque par sous-marin (Cons. d'Etat, 8 août 1921), p. 758.

10. — *Indemnité. Droit. Navire torpillé avant réparations.* — Le navire responsable d'un abordage ne doit aucune indemnité au navire abordé, pour avaries et chômage pendant les réparations, alors, d'une part, que le navire abordé a continué à naviguer et a été coulé par torpillage avant que les réparations aient été faites, et, d'autre part, qu'il n'est pas établi que l'état d'avaries résultant de l'abordage ait entraîné une réduction de l'indemnité d'assurance (Trib. com. Rouen, 10 décembre 1920), p. 386.

11. — *Compétence. Défendeur étranger.* — Les dispositions relatives à la compétence en matière d'abordage, introduites dans l'article 407 du Code de commerce par la loi du 14 décembre 1897 et reproduites par la loi du 15 juillet 1915, n'ont porté aucune atteinte au droit qu'ont les Français, en vertu de l'article 14 du Code civil, d'appeler devant le tribunal de leur propre domicile les défendeurs étrangers qui n'ont en France

ni domicile, ni résidence (C. Aix, 10 novembre 1920), p. 46.

12. — *Décision du tribunal maritime commercial. Chose jugée.* — Le Tribunal de commerce ne saurait relever à la charge d'un capitaine, pour le déclarer coupable de quasi-délits engageant sa responsabilité dans un abordage, des faits qui auraient constitué des infractions à des articles du Règlement international de 1897, alors que le Tribunal maritime commercial a jugé que ce capitaine n'avait pas contrevenu auxdits articles et l'a affranchi de toute responsabilité dans les causes de l'abordage (C. Rouen, 30 juin 1920), p. 41.

13. — *Décision du tribunal maritime commercial. Chose jugée.* — La décision par laquelle le Tribunal maritime commercial a acquitté un capitaine du délit d'abordage, en se bornant à le déclarer non coupable d'infraction aux règles sur les feux, ne met pas obstacle à ce que le juge civil recherche si l'abordage peut trouver sa cause dans une autre faute du même capitaine (C. Rouen, 1er février 1921), p. 338.

14. — *Décision du tribunal maritime commercial. Chose jugée.* — Le Tribunal de commerce ne saurait relever à la charge d'un capitaine, pour le déclarer responsable d'un abordage, une prétendue faute d'appréciation, lorsque le Tribunal maritime commercial a décidé que ce capitaine avait manœuvré correctement et qu'il n'était pas coupable du délit visé à l'article 2 de la loi du 10 mars 1891 (C. Rennes, 25 avril 1921), p. 772.

15. — *Présomptions de faute. Vapeur et voilier.* — En cas d'abordage entre un vapeur et un voilier, le vapeur est présumé en faute et il lui incombe, pour dégager sa responsabilité, de faire la preuve positive que la collision a été causée par une faute du voilier ou par un cas de force majeure ou, tout au moins, par un cas fortuit. Cette présomption existe alors même que l'abordage a eu lieu par temps de brume et que le vapeur s'est conformé aux prescriptions de l'article 16 du Règlement international (Trib. com. Bordeaux, 18 juin 1920), p. 80.

16. — *Présomptions de faute. Vapeur et voilier.* — Au cas d'abordage entre vapeur et voilier, l'armateur du voilier qui actionne l'armateur du vapeur comme personnellement responsable ne peut invoquer à son encontre aucune présomption de faute. Cette action en responsabilité personnelle ne peut trouver de base que dans une contravention aux lois ou règlements ou dans une faute de droit commun précise, certaine et taxativement déterminée (C. Rouen, 30 juin 1920), p. 41.

17. — *Preuve. Abordage douteux.* — Lorsque deux navires, dont les feux étaient atténués par suite des dangers de la guerre sous-marine, sont entrés en collision, et que les témoignages, les rapports de mer, les conclusions des arbitres et celles des commissions administratives présentent des divergences laissant subsister un doute sur les causes du sinistre, les dommages doivent être supportés par ceux qui les ont éprouvés (C. Rouen, 1er février 1921), p. 338.

18. — *Preuve. Rapport de mer, livre de bord et affidavits.* — Lorsqu'un vapeur anglais, après son abordage avec un vapeur français, n'a pas rempli les formalités prescrites par sa loi nationale, n'a fait ni rapport de mer ni déclaration sous forme d'affidavit, et ne produit que des copies de déclarations ni signées ni datées du capitaine et de l'équipage et un livre de bord sans visa ni paraphe, il y a lieu de reconnaître une force probante absolue au rapport de mer du vapeur français déposé immédiatement après le sinistre, confirmé dès le lendemain par les dépositions régulières de l'équipage, et corro-

boré par la matérialité des faits et l'appréciation des autorités administratives maritimes (C. Aix, 10 novembre 1920), p. 46.

19. — *Preuve. Rapport de mer, livre de bord et affidavits.* — Lorsqu'un vapeur anglais, qui a abordé et coulé un navire à voiles français, ne produit ni rapport de mer ni affidavit, de simples déclarations écrites du capitaine et des gens de l'équipage de ce vapeur n'ont aucune force probante, pour établir le cas fortuit, à l'encontre du livre de bord du voilier, régulièrement visé, et de son rapport de mer (Trib. com Bordeaux, 18 juin 1920), p. 80.

ALLEMAGNE. — 20. — *Abordage dans le port. Pilote Remorquage.* — Le capitaine d'un vapeur remorqué à son poste de mouillage conserve la direction de son navire, même si un pilote du port se trouve à bord et a indiqué au remorqueur l'emplacement du mouillage.

Le navire remorqué qui aborde un navire au mouillage doit, pour recourir contre le remorqueur en remboursement du montant des avaries payées par lui, établir la faute de ce remorqueur (Trib. sup. hanséatique, 2 mai 1921), p. 114.

21. — *Indemnité. Calcul.* — L'étendue de l'obligation qui pèse sur le propriétaire du navire abordeur est limitée au montant de l'avarie fixé par les experts et à la perte subie à la suite de l'inutilisation du navire pendant les réparations (Trib. sup. hanséatique, 11 octobre 1920 et 17 janvier 1921), p. 865.

22. — *Immunité de juridiction. United States Shipping Board.* — La règle du droit des gens qui reconnaît l'immunité de juridiction aux Etats étrangers peut être invoquée par l'United States Shipping Board actionné devant les tribunaux allemands en réparation des dommages consécutifs à un abordage (Trib. sup. hanséatique, 28 février 1921), p. 868.

ANGLETERRE. — 23. — *Pilote obligatoire. Responsabilité.* — *a*) Au cas d'abordage, le capitaine qui veut échapper à la responsabilité qu'il encourt, en prétendant qu'au moment de l'abordage se trouvait à bord un pilote dont la présence lui était imposée par les règlements, doit établir que l'abordage est exclusivement imputable à la faute de ce pilote.

b) Le pilote a le droit de compter que le capitaine et l'équipage veillent aux incidents de navigation de façon à l'en avertir, le cas échéant. Au cas où aucun avertissement ne lui aurait été donné, il n'est pas présumé avoir eu connaissance de ces incidents de navigation et ne peut être considéré comme seul responsable de l'abordage qui en a été la conséquence (Ch. des Lords, 26 novembre 1920), p. 880.

24. — *Pilote obligatoire. Vitesse excessive.* — Lorsqu'un navire avance avec une vitesse excessive dans un chenal étroit où le trafic est intense et qu'il devait être évident pour le capitaine que le pilote ne se rendait pas compte des risques qu'il courait, on doit considérer que le capitaine était tenu de signaler ces risques au pilote, et que, s'il ne l'a pas fait, il a engagé sa responsabilité (Ch. des Lords, 26 novembre 1920), p. 880.

25. — *Remorquage. Garantie.* — Lorsqu'un contrat de remorquage prévoit que le navire remorqué assume la responsabilité des opérations du remorqueur, le remorqué est tenu d'indemniser le remorqueur du montant de la condamnation prononcée contre ce dernier en raison d'un abordage qui se serait produit entre un autre navire et le remorqueur, alors même que cet abordage serait exclusivement imputable à une faute du remorqueur (Haute-Cour de Justice, 2 décembre 1919), p. 884.

26. — *Risques de guerre. Assurance.* — Au cas où deux navires se sont abordés alors qu'ils naviguaient tous feux éteints et

qu'il est reconnu que l'un au moins de ces navires était engagé dans une opération d'un caractère militaire, l'abordage doit être considéré comme un risque de guerre et non comme un risque ordinaire de la navigation (Haute-Cour de Justice, 11 et 30 novembre 1921), p. 894.

27. — *Indemnité. Droit. Epave sauvetée abordée.* — Lorsque des sauveteurs sont en possession d'une épave, afin de tâcher d'en opérer le sauvetage, et que cette épave vient à couler par suite d'abordage, ils ont une action directe pour obtenir de l'abordeur le remboursement du bénéfice qu'ils espéraient retirer du contrat de sauvetage et que l'abordage leur a fait perdre (Haute-Cour de Justice, 4 novembre 1921), p. 891.

28. — *Indemnité. Monnaie étrangère. Change.* — Au cas où l'on poursuit devant un tribunal anglais le paiement de dommages-intérêts qui ont été fixés en monnaie étrangère, le taux du change auquel cette monnaie étrangère doit être convertie en monnaie anglaise est celui du jour de la perte ou du dommage subi par le créancier (Ch. des Lords, 28 juillet 1921), p. 427.

EGYPTE. — 29. — *Borne d'amarrage. Rupture.* — La force majeure ne résulte pas de l'existence d'une forte brise sous la poussée de laquelle un navire a arraché une borne d'amarrage et abordé un navire voisin (C. d'Alexandrie, 24 novembre 1920), p. 167.

30. — *Immunité de juridiction. Navire d'Etat géré commercialement.* — L'immunité de juridiction ne peut pas être invoquée par un Etat actionné en raison d'un fait accompli par ses employés dans la gestion de ses intérêts privés et complètement en dehors de son action politique.

Spécialement, la juridiction mixte égyptienne peut statuer sur la responsabilité encourue dans un abordage par un navire appartenant à la Couronne britannique, alors qu'au moment du sinistre ce navire, géré pour le compte du gouvernement, n'était pas commandé par un officier de la marine royale et effectuait un voyage commercial (C. d'Alexandrie, 24 novembre 1920), p. 167.

ETATS-UNIS. — 31. — *Règles de route. Vapeur et voilier.* — Au cas de risque d'abordage entre voilier et vapeur, le vapeur doit se détourner de la route du voilier, et celui-ci doit continuer sa route en maintenant sa vitesse afin d'éviter la collision (C. d'appel, 2e circ., 18 juillet 1921), p. 927.

32. — *Règles de route. Voilier. Manœuvre du dernier moment.* — Le voilier qui s'est écarté de sa route doit faire la preuve qu'il a effectué ce changement de direction judicieusement et en temps utile afin d'éviter l'abordage. Mais les manœuvres même irrégulières effectuées par un navire à un moment où l'abordage était devenu inévitable par la faute de l'autre navire ne modifient en rien la responsabilité de ce dernier (C. d'appel, 2e circ., 18 juillet 1921), p. 927.

33. — *Vigie.* — Tout vapeur doit avoir au moins une vigie à l'avant (C. d'appel, 2e circ., 18 juillet 1921), p. 927.

34. — *Indemnité. Droit. Navires du même armateur.* — L'assureur maritime n'est pas dans une situation plus favorable que son assuré et il ne peut recouvrer une perte contre des tiers dans le cas où son assuré n'aurait pas pu la recouvrer.

Spécialement, la subrogation est inopérante en faveur de l'assureur maritime qui a payé une perte par suite d'abordage, si les deux navires qui se sont abordés appartenaient au même armateur (C. d'appel, 2e circ., 19 mai 1921), p. 186.

35. — *Indemnité. Perte de fret.* — La perte de fret résultant pour l'armateur de la suspension de

location réclamée par l'affréteur, qui, à la suite d'un abordage, invoque le bénéfice de la *breakdown clause*, constitue un dommage dont il peut demander réparation à l'auteur responsable de l'abordage (C. d'appel, 4e circ., 3 mai 1921), p. 464.

36. — *Indemnité. Subrogation.* — Un assureur maritime qui a payé la perte résultant d'un abordage entre le navire assuré et un autre navire est subrogé aux droits de l'armateur assuré contre l'autre navire en ce qui concerne ladite perte sans qu'il soit nécessaire qu'il intervienne un acte de subrogation (C. d'appel, 2e circ., 19 mai 1921), p. 186.

37. — *Preuve. Vapeur et voilier.* — Au cas d'abordage entre voilier et vapeur, il faut que l'on puisse établir une faute caractérisée à la charge du voilier pour pouvoir le considérer comme responsable de l'abordage (C. d'appel, 2e circ., 18 juillet 1921), p. 927.

38. — « *Breakdown clause* ». *Suspension d'affrètement.* — La clause d'une charte-partie prévoyant la suspension de l'affrètement au cas où le navire se trouverait dans l'impossibilité d'effectuer son service (breakdown clause) autorise l'affréteur à invoquer la suspension de l'affrètement pendant la durée des réparations des avaries occasionnées par un abordage. Il en est ainsi alors même que, au moment de l'abordage et même après l'achèvement des réparations, le navire se trouvait au port en attendant son chargement, de sorte que l'abordage n'avait causé, en fait, aucun préjudice à l'affréteur (C. d'appel, 4e circ., 3 mai 1921), p. 464.

Accidents.

DOCTRINE. — 1. — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28-30 juillet 1921) § II, 2° : La responsabilité des propriétaires de navires au cas d'accidents corporels (Georges Ripert), p. 294.

Voir aussi : Gens de mer, nos 4, 5.

Acconier. — Voir : Arrimeur; — Déchargement, n° 3.

Acte de commerce. — Voir : Affrètement, n° 2 ; — Assurances maritimes, nos 15, 16.

Action. — *Action civile et action pénale*, voir : Abordage, nos 12 à 14 ; — Armateur, nos 4, 5.

Action contre soi-même, voir : Abordage, n° 34.

Action in rem, voir : Fret, n° 12.

Qualité pour agir, voir : Abordage, n° 27 ; — Assistance et sauvetage maritimes, n° 5 ; — Assurances maritimes, nos 7, 32, 33.

Recours en garantie, voir : Affrètement, nos 3, 15 ; — Assurances maritimes, nos 18, 36, 37, 43 ; — Remorquage, nos 3, 4.

Voir aussi : Cassation ; — Fins de non recevoir ; — Litispendance ; — Mandat *ad litem* ; — Prescription.

Adjudication. — Voir : Vente publique, n° 1.

Administration de la Marine. — Voir *suprà*, Table des documents, p. 1115.

Affidavit. — Voir : Abordage, nos 18, 19.

Affrètement.

Acte de commerce, 2.
Action en garantie, 3, 15.
Affrètement au voyage, 18.
Affrètement-location, 19.
Affrètement total, 3, 6, 7, 8, 10, 15 à 19.
Assistance, 6.
Avaries, 9, 16.
Breakdown clause, 16.
Chômage, 16.
Clauses d'exceptions et de non-responsabilité, 1, 5, 7, 16, 19.
Compétence, 2, 4.
Conclusion, 20.
Conflit de lois, 1.
Consignataire du navire, 20.
Courtage, 12.
Ecrit, 11.
Environ (clause), 8.
Etat, 2, 4.
Etranger, 4.
Force majeure, 9, 10, 12, 17, 18.
Formation du contrat, 11, 21.
Gestion nautique, 6.
Guerre, 5, 18.
Hypothèque, 14.
Immunité de juridiction, 4.
Inexécution, 11 à 14.

Livraison du navire, 8, 18.
Manque de place, 11.
Navigabilité, 3, 16, 21.
Navire désigné, 18.
Perte du navire, 7.
Preuve, 3, 9, 11, 17.
Privilège, 13.
Projets d'unification, 1.
Réparations, 16.
Réquisition, 18.
Résiliation, 3, 5, 8, 12, 14, 18.
Responsabilité, 1, 7, 9, 10, 11, 14, 15, 19.
Restitution du navire, 7, 17.
Retard, 8, 17.
Rupture, 3. — Voir aussi : Résiliation.
Sous-affrètement, 3, 15.
Suspension, 16

Voir aussi : Charte-partie ; — Connaissement ; — Fret ; — Navigabilité.

DOCTRINE. — 1. — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28-30 juillet 1921). — § IV : Le Code de l'Affrètement (Georges Ripert), p. 294.

Règles de la Haye, 1921. — Voir p. 1185, v° Règles de la Haye.

FRANCE. — 2. — *Acte de commerce. Etat affréteur.* — En intervenant comme affréteur dans un contrat de transport maritime, l'Etat fait acte de commerce et se rend justiciable de la juridiction consulaire ; par conséquent, il ne peut pas décliner la compétence du Tribunal de commerce sur l'action en paiement de surestaries qui lui est intentée (Trib. com. Havre, 9 septembre 1920), p. 73.

3. — *Rupture injustifiée. Navigabilité contestée.* — Lorsqu'un navire est inscrit en première cote du Veritas et qu'il répond à toutes les prescriptions de la loi du 17 avril 1907, il existe en sa faveur une présomption de bon état de navigabilité.

En conséquence, si le chargeur a retiré ses marchandises, sous prétexte que le navire n'était pas à même d'affronter les risques du voyage, il lui incombe de détruire cette présomption par une preuve contraire positive et indiscutable, laquelle ne résulte pas nécessairement de ce que des experts arbitres ont conclu à l'innavigabilité.

Faute de faire cette preuve, le chargeur doit être condamné à payer, à l'affréteur avec lequel il a traité, le fret convenu et les frais de déchargement et autres occasionnés par l'inaccomplissement du voyage ; il doit en outre rembourser à l'affréteur le montant des dommages-intérêts dont celui-ci est tenu envers l'armateur pour préjudice résultant de la rupture du contrat de transport et de saisie du navire (Trib. com. Havre, 17 janvier 1921), p. 389.

4. — *Immunité de juridiction. Office suisse des transports extérieurs.* — Les Tribunaux français sont incompétents pour connaître d'une action intentée au Gouvernement fédéral suisse et concernant des accords en vue d'un transport par mer passés avec l'Office suisse des transports extérieurs, agissant dans un but politique exclusif de toute idée de spéculation (C. Paris, 16 mars 1921), p. 763.

ALLEMAGNE. — 5. — *Résiliation. Risques de capture.* — Est justifiée la résiliation par l'affréteur d'une charte-partie passée avant la guerre lorsque la cargaison était, tant par son objet (du salpêtre, en l'espèce) que par la qualité de cet affréteur, universellement connu comme allemand, exposée au risque de capture par l'ennemi et que la charte-partie contenait la clause suivante : « à l'exception dans tous les cas des risques de complication ou d'empêchement d'origine politique » (Trib. rég. Hambourg, 9 novembre 1920), p. 116.

ANGLETERRE. — 6. — « *Demise of the ship* ». *Rémunération d'assistance.* — Au cas où une charte-partie remet à l'affréteur la gestion nautique du navire (*demise of the ship*), le droit à la rémunération d'assistance ou de sauvetage appartient à l'affréteur et non à l'armateur (Ch. des Lords, 1er juillet 1920), p. 876.

7. — *Perte du navire. Responsabilité de l'affréteur.* — Lorsqu'une charte-partie dispense l'affréteur de l'obligation de restituer le navire au cas de perte

de ce dernier, cette dispense ne s'étend pas au cas où la perte du navire est due à la faute des agents de l'affréteur.

Dans ce cas, l'affréteur est responsable alors même que la perte ne serait qu'une conséquence éloignée de l'acte d'imprudence que l'on reproche à ses préposés (C. d'appel, 15 juillet 1921), p. 432.

BELGIQUE. — 8. — *Livraison du navire. Clause « environ telle date ».* — *a)* La clause d'un contrat d'affrètement portant que le navire est attendu prêt à charger « environ première moitié de décembre » ne donne au fréteur qu'une marge de quatre jours après le 15 décembre, et l'affréteur a droit à la résiliation si le navire ne peut être prêt à charger que le 22 du même mois.

b) Le fait que l'événement qui a retardé la mise du navire à la disposition de l'affréteur présenterait les caractères de la force majeure est sans influence sur le droit de l'affréteur à la résiliation, et peut seulement dispenser le fréteur du paiement de dommages-intérêts (Trib. com. Anvers, 22 août 1921), p. 155.

9. — *Responsabilité du fréteur.* — *a)* Le capitaine qui reconnaît avoir reçu les marchandises en bon état est responsable de l'avarie survenue en cours de route à moins qu'il ne fasse la preuve de ce que l'avarie est due à une cause qui ne peut lui être imputée.

b) Lorsque la faute du transporteur, cause déterminante de l'avarie, est connue, il est irrelevant de rechercher si cette faute est atténuée par des éléments qui n'auraient eu aucun effet si cette première faute n'avait pas existé, encore qu'ils aient pu aggraver l'avarie (Trib. com. Anvers, 14 novembre 1921), p. 897.

10. — *Résiliation. Retard. Force majeure.* — Le fait que l'événement qui a retardé la mise du navire à la disposition de l'affréteur présenterait les caractères de la force majeure est sans influence sur le droit de l'affréteur à la résiliation, et peut seulement dispenser le fréteur du paiement de dommages-intérêts (Trib. com. Anvers, 22 août 1921) p. 155.

EGYPTE. — 11. — *Formation et preuve du contrat.* — *a)* Le contrat d'affrètement n'est pas un contrat solennel et devient parfait par le seul consentement des parties ; mais, en l'absence d'un écrit, la preuve de l'existence du contrat ne peut être faite que par l'aveu ou le serment. La preuve testimoniale semble même n'être pas admissible au cas de commencement de preuve par écrit.

b) La demande de place à bord et l'engagement de payer le fret ne donnent pas ouverture à une action du chargeur éventuel contre le transporteur, en l'absence de l'engagement corrélatif de celui-ci de prendre la marchandise.

Un bon d'embarquement portant la mention « pourvu qu'il y ait de la place » ne prouve pas la formation d'un contrat ferme d'affrètement, et le fait que toutes les marchandises n'ont pas été chargées n'engage pas la responsabilité du transporteur, alors d'ailleurs qu'il paraît établi que la place a effectivement manqué à bord (C. d'Alexandrie, 10 novembre 1920), p. 163.

12. — *Inexécution. Courtage.* — L'intermédiaire qui a joué le rôle de mandataire commun des parties pour la conclusion d'un affrètement ne perd son droit à rémunération, au cas de non-exécution du contrat, que si celle-ci est due à la force majeure ou à l'application des conditions stipulées ; la commission prévue lui est due lorsque l'exécution de la charte-partie n'a été arrêtée que par la volonté et du plein gré des parties (C. d'Alexandrie, 4 février 1920), p. 162.

ETATS-UNIS. — 13. — *Exécution*

incomplète. Privilège du chargeur. — Lorsqu'un contrat d'affrètement, portant sur un certain lot de bois de charpente, n'a été exécuté qu'en partie, le chargeur a un privilège sur le navire pour ce qui concerne la portion du lot qui n'a pas été chargée (C. d'appel, 9e circ., 13 juin 1921), p. 472.

14. — *Inexécution. Créancier hypothécaire. Irresponsabilité.* — Le créancier hypothécaire n'encourt aucune responsabilité en raison de l'inexécution d'un contrat d'affrètement passé par l'armateur son débiteur, alors même que le navire est enregistré à son nom, et qu'il a reçu le montant du fret, conformément aux stipulations de l'acte de constitution d'hypothèque (C. du distr. Est de New-York, 24 novembre 1919), p. 476.

15. — *Responsabilité envers les tiers.* — Lorsqu'une charte-partie ne transfère pas à l'affréteur la possession du navire (*demise of the ship*) l'armateur est responsable de l'exécution des obligations résultant d'un connaissement souscrit par le capitaine, mais l'affréteur est tenu, dans ce cas, de relever l'armateur de toutes les conséquences de cette responsabilité (C. d'appel, 2e circ., 29 juillet 1921), p. 931.

16. — *Suspension. « Breakdown clause ». Abordage.* — *a*) La clause d'une charte-partie prévoyant la suspension de l'affrètement au cas où le navire se trouverait dans l'impossibilité d'effectuer son service (breakdown clause) autorise l'affréteur à invoquer la suspension de l'affrètement pendant la durée des réparations des avaries occasionnées par un abordage. Il en est ainsi alors même que, au moment de l'abordage et même après l'achèvement des réparations, le navire se trouvait au port en attendant son chargement, de sorte que l'abordage n'avait causé en fait, aucun préjudice à l'affréteur.

b) La perte de fret résultant pour l'armateur de la suspension de location réclamée par l'affréteur, qui, à la suite d'un abordage, invoque le bénéfice de la breakdown clause, constitue un dommage dont il peut demander réparation à l'auteur responsable de l'abordage (C. d'appel, 4e circ., 3 mai 1921), p. 464.

17. — *Restitution du navire. Retard.* — L'affréteur qui prétend qu'il a été empêché de redélivrer le navire dans les délais prévus par la charte-partie doit faire la preuve directe de cette impossibilité et ne pas se borner à alléguer que l'exécution de son obligation aurait été rendue plus difficile, plus dangereuse ou plus coûteuse (C. d'appel, 2e circ., 29 juillet 1921), p. 931.

18. — *Résiliation. Réquisition du navire.* — *a*) Dans le cas d'une charte-partie au voyage, lorsque, par suite d'un cas de force majeure, l'armateur ne peut livrer à l'affréteur le navire qui a été désigné comme devant être l'objet de la charte-partie, il n'existe pour l'armateur aucune obligation de fournir, et, pour l'affréteur, aucune obligation d'accepter un autre navire que celui désigné.

b) La réquisition forcée, par le Gouvernement britannique, d'un navire qui devait être livré par ses propriétaires à un affréteur, alors qu'il était à présumer que la réquisition durerait plus longtemps que le voyage pour lequel le navire avait été affrété, est une cause de résiliation de la charte-partie sans que le propriétaire du navire soit tenu de livrer à l'affréteur un navire différent (Cour suprême, 6 juin 1921), p. 183.

ITALIE. — 19. — *Affrètement-location. Clause d'irresponsabilité.* — Est valable la clause par laquelle celui qui affrète une embarcation dépourvue de tout personnel déclare exonérer le propriétaire de celle-ci de toutes causes de dommages (Trib. Venise, 17 juillet 1920), p. 195.

20. — *Conclusion par le consignataire du navire.* — Si la loi ne règle pas expressément la situation juridique du consignataire du navire, la coutume commerciale a déterminé ses caractères : représentant de l'armateur hors du port d'armement, il est chargé de tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire dans le port où il réside ; en conséquence, il peut conclure les affrètements (Cass. Turin, 21 février 1920), p. 948.

21. — *Nullité. Innavigabilité absolue.* — Le contrat d'affrètement manque d'objet quand il est démontré que le navire était dès le début en état absolu d'innavigabilité (sol. impl. (Trib. Venise, 17 juillet 1920), p. 195.

Agences. — Voir : Armateur, n° 10 ; — Assurances maritimes, n° 4.

Agents du service général. — Voir : Gens de mer, n°s 2, 3.

Agrès et apparaux. — Voir : Armement (objets d').

Algérie. — Voir *suprà*, Table des documents, p. 1116.

Ancre. — *Dommages à des ouvrages sous-marins*, voir : Port, n° 4.

Animaux. — *Expression « marchandises », inapplication (Règles de la Haye, art. I c)*, voir : Règles de la Haye.

Anvers. — *Usages*, voir : Staries, n° 3.

Apparaux. — Voir : Armement (objets d').

Appareils de sauvetage. — Voir : Sécurité de la navigation, n° 1.

Appontements. — Voir : Déchargement, n° 4.

Arbitrage.

FRANCE. — 1. — Arrêté (Mar. march.) du 5 décembre 1921 : conflits du travail ; procédure de conciliation et d'arbitrage, p. 1100.

2. — *Clause compromissoire. Validité. Conditions.* — En l'état d'une charte-partie passée aux Etats-Unis entre étrangers, et stipulant que tout différend devra être soumis à l'arbitrage à New-York, les tribunaux français sont incompétents pour statuer sur la responsabilité des avaries subies en cours de route (Trib. com. Cette, 3 février 1921), p. 91.

Armateur.

Pour les *clauses d'exonération de responsabilité*, voir les renvois p. 1151, v° Clauses d'exonération.

DOCTRINE. — 1. — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28-30 juillet 1921). § II : La limitation de responsabilité des propriétaires de navires (Georges Ripert), p. 294.

2. — Conférence de la Haye (29 août-3 septembre 1921), et Règles de la Haye 1921 définissant les risques assumés par des transporteurs maritimes en vertu d'un connaissement, voir p. 1185, v° Règles de la Haye.

FRANCE. — 3. — *Choix de l'équipage.* — En l'état de la clause du connaissement exonérant l'armateur des fautes ou négligences quelconques du capitaine et des gens de l'équipage, et prévoyant même expressément les vols à bord ou à terre, cet armateur n'a pas à répondre des manquants résultant de soustractions commises sur quai d'embarquement ou en cours de route. Sa responsabilité ne saurait être retenue qu'au cas de dol ou de faute lourde de sa part, et l'on ne saurait considérer comme une telle faute le choix défectueux de l'équipage, dont le vol serait la conséquence (C. Aix, 25 mai 1921), p. 372.

4. — *Contrebande à bord. Responsabilité civile.* — L'armateur est civilement responsable des condamnations pécuniaires prononcées contre des marins du bord

en raison d'actes de contrebande commis par eux dans les fonctions auxquelles ils étaient employés, la loi du 10 avril 1906 ne contenant aucune dérogation aux principes de la responsabilité civile (Cass. crim., 3 avril 1920), p. 20.

5. — *Incendie. Responsabilité civile du capitaine propriétaire.* — Lorsque des fûts de pétrole et d'essence, chargés à bord d'un voilier à moteur, ont péri dans un incendie, le capitaine propriétaire du navire doit être déclaré responsable de la perte, s'il est établi que le sinistre est dû au fait du matelot de garde, qui avait enflammé une allumette dans le poste d'équipage.

L'acquittement de ce matelot par le tribunal correctionnel, qui l'a déclaré non passible de l'application de l'article 458 du Code pénal, ne met pas obstacle à ce que le juge civil retienne la responsabilité du propriétaire du navire (C. Poitiers, 3 novembre 1920), p. 344.

6. — *Responsabilité personnelle. Abordage.* — Au cas d'abordage entre vapeur et voilier, l'armateur du voilier qui actionne l'armateur du vapeur comme personnellement responsable ne peut invoquer à son encontre aucune présomption de faute. Cette action en responsabilité personnelle ne peut trouver de base que dans une contravention aux lois ou règlements ou dans une faute de droit commun précise, certaine et taxativement déterminée (C. Rouen, 30 juin 1920), p 41.

7. — *Responsabilité personnelle. Abordage. Organisation du service à bord.* — L'organisation du service à bord incombe personnellement au capitaine, et lorsque le navire a passé les visites annuelles et de partance et qu'il était en règle tant au point de vue de la navigabilité qu'à celui de l'effectif et de la composition de l'équipage, la responsabilité personnelle de l'armateur ne saurait être engagée en cas d'abordage par le fait que l'homme de bossoir était occupé à vider les escarbilles. Peu importe que le conseil ait été donné à cet armateur de modifier les installations mécaniques pour monter les escarbilles, alors qu'elles n'en ont pas moins été reconnues réglementaires par l'inspecteur de la navigation (C. Rouen, 30 juin 1920), p. 41.

Obligations envers les équipages, voir : Gens de mer, nos 5 à 7.

Représentation, voir : Consignataire du navire, nos 1 à 3.

Rôle de dépositaire, voir : Fins de non-recevoir, no 2.

Rôle de transitaire, voir : Fins de non-recevoir, no 6.

ANGLETERRE. — 8. — *Bénéfice des opérations d'assistance.* — Au cas où une charte-partie remet à l'affréteur la gestion nautique du navire (demise of the ship), le droit à la rémunération d'assistance ou de sauvetage appartient à l'affréteur et non à l'armateur (Ch. des Lords, 1er juillet 1920), p. 876.

BELGIQUE. — *Représentation en justice*, voir : Navigation intérieure, no 2.

Rôle de dépositaire, voir : Dépôt, nos 1 à 4.

ETATS-UNIS. — 9. — *Responsabilités respectives de l'affréteur et de l'armateur.* — Lorsqu'une charte-partie ne transfère pas à l'affréteur la possession du navire (demise of the ship), l'armateur est responsable de l'exécution des obligations résultant d'un connaissement souscrit par le capitaine, mais l'affréteur est tenu, dans ce cas, de relever l'armateur de toutes les conséquences de cette responsabilité (Cour d'appel, 2e circ., 29 juillet 1921), p. 931.

ITALIE. — 10. — *Agences à l'étranger* — La désignation au connaissement des sièges d'une société italienne comme autant d'agences d'une société étrangère d'armement fournit la preuve que la dite société italienne a été investie par la société étran-

gère du pouvoir de la représenter en Italie (C. Gênes, 30 décembre 1920), p. 965.

11. — *Signature des connaissements* — Le connaissement peut être régulièrement signé par l'armateur au lieu de l'être par le capitaine (C. Gênes, 30 décembre 1920), p. 965.

Représentation, voir *suprà*, n° 10, et v° Consignataire du navire, n°s 8 à 10.

Rôle de dépositaire, voir : Dépôt, n° 5.

Armement (objets d').

FRANCE. — 1. — Décret du 31 août 1921, modifiant le décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord, p. 222.

Arrêt de prince. — *Irresponsabilité, Règles de la Haye, art. IV, 2 (g)*, voir : Règles de la Haye.

Résiliation d'affrètement, voir : Affrètement, n° 18 ; — Charte-partie, n° 12.

Arrimage.

Responsabilité (Règles de la Haye, art. III, 2), voir : Règles de la Haye.

FRANCE. — 1. — *Navires étrangers.* — Le décret du 1er décembre 1893, relatif à l'arrimage, ne s'applique pas aux navires étrangers (C. d'Aix, 20 décembre 1920), p. 817.

Balles déliées, voir : Connaissement, n° 18.

Fautes d'arrimage, clauses d'exonération, voir : Connaissement, n°s 20, 23.

Preuve du chargement en cale, voir : Assurances maritimes, n° 10.

ANGLETERRE. — *Pontée, assurance spéciale*, voir : Assurances maritimes, n° 29.

Pontée, autorisation, voir : Connaissement, n° 31.

ETATS-UNIS. — *Fautes d'arrimage, clauses d'exonération*, voir : Connaissement, n° 50.

ITALIE. — *Fautes d'arrimage, clauses d'exonération*, voir : Connaissement, n° 59.

Arrimeur. — *Attestations, force probante*, voir : Assurances maritimes, n° 10.

Voir aussi : Privilèges, n° 3.

Assistance et sauvetage maritimes.

DOCTRINE. — 1. — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28 30 juillet 1921). — § I : Les conventions sur l'abordage et l'assistance (Georges Ripert), p. 294.

2. — Avant-projet de loi sur le sauvetage des épaves maritimes, p. 204.

Sauvetage ou tentative de sauvetage (Règles de la Haye, art. IV, 2 (l) et 3), voir : Règles de la Haye.

FRANCE. — 3. — Décret du 18 août 1921 (Traité de Trianon, art. 217, et Déclaration), p. 218.

4. — Décret du 31 août 1921 : matériel et mesures de sauvetage, p. 222.

ANGLETERRE. — 5. — *Abordage d'une épave sauvetée. Droit des sauveteurs contre l'abordeur.* — Lorsque des sauveteurs sont en possession d'une épave, afin de tâcher d'en opérer le sauvetage, et que cette épave vient à couler par suite d'abordage, ils ont une action directe pour obtenir de l'abordeur le remboursement du bénéfice qu'ils espéraient retirer du contrat de sauvetage et que l'abordage leur a fait perdre (Haute-Cour de Justice, 4 novembre 1921), p. 891.

6. — *Action en rémunération. Affréteur et armateur.* — Au cas où une charte-partie remet à l'affréteur la gestion nautique du navire (demise of the ship), le droit à la rémunération d'assistance ou de sauvetage appartient à l'affréteur et non à l'armateur (Ch. des Lords, 1er juillet 1920), p. 876.

7. — *Action en rémunération. Amirauté.* — Si, aux termes de

la section 557, n° 1, du Merchant Shipping Act de 1894, un navire du Gouvernement britannique ne peut réclamer le paiement d'une rémunération de sauvetage ou d'assistance, il en est autrement, aux termes de la section 1 du Merchant Shipping Act de 1916, dans le cas où ce navire était spécialement armé en vue des opérations de sauvetage. Dans ce cas, il doit avoir les mêmes droits que s'il appartenait à un particulier (Ch. des Lords, 1er juillet 1920), p. 876.

Association de droit international (*International law Association*). — Conférence de la Haye, 1921, voir : Règles de la Haye.

Association française du droit maritime. — 1. — Avant-projet de loi sur le sauvetage des épaves maritimes, p. 204.

2. — Avant-projet de loi sur la nationalité des navires, p. 208.

Assurances maritimes.

Abordage, 1, 11, 30, 43.
Acte de commerce, 15, 16.
Agents d'assurance, 4.
Appel en garantie, 18.
Arrêté d'assurance, 4, 5.
Assurance à temps, 41.
Assurance d'Etat, 3, 16, 17, 21.
Assurance pour compte, 6, 7, 32, 33.
Baraterie, 22, 44
Change, 14.
Clause attributive de juridiction, 18.
Clauses additionnelles, 25, 39
Compensation, 37.
Compétence, 15 à 18, 21.
Conflit de lois, 19, 48.
Courtier, 4
Déchéance, 19, 36, 37.
Déclarations de l'assuré, 5, 8, 9, 26, 27, 29, 34.
Délaissement, 24.
Déroutement, 44, 47.
Echouement, 46.
Etat, 3, 16, 17 21.
Etranger, 19, 48.
Fausse déclaration, 8, 9.
Faute de l'assuré, 22.
Fins de non-recevoir, 19, 36, 37.
Formation du contrat, 4.
Guerre, 2. — V. aussi : Risques de guerre.
Incendie, 45, 47
Indemnité, 7, 14, 20, 32, 33, 37.
Intérêt de l'assuré, 32, 33.
Interprétation du contrat, 25, 38, 39, 40
Manquant, 10, 19, 32, 36.
Marchandises inflammables, 26, 45.
Navigabilité, 41.
Navire en bois à moteur, 26.
Navire pétrolier, 45
Nullité, 9, 27, 34.
Périls de la mer, 42.
Perte sans nouvelles, 12, 13.
Police, 4, 5, 25, 38, 39, 40.
Police flottante, 19.
Pontée, 10, 29.
Preuve, 5, 8, 10, 12, 13, 28, 33, 35.
Prime, 6, 9, 15.
Prise, 23.
Recours contre les tiers, 36, 37, 43.
Réquisition, 24.
Réticence, 26, 27, 34.
Risques de guerre, 1, 3, 11, 12, 13, 16, 17, 21, 23, 24, 30, 45, 46.
Risques terrestres, 47.
Subrogation, 43.
Temps et lieu des risques, 25, 31, 47.
Voilier, 12, 13.
Usages, 29, 40.
Voyage, 25, 31, 47.
— interrompu, 24, 44.

DOCTRINE. — 1. — L'assurance contre les risques de guerre et la navigation sans feux ou en convoi pendant la guerre 1914-1918 (E. Audouin), pp. 1 et 239.

FRANCE. — 2. — Décret du 18 août 1921 (Traité de Trianon, part. X, sect. V) (renvoi), p. 218,

3. — Arrêté (Mar. march.) du 30 novembre 1921, transférant les attributions relatives aux opérations de la commission de la marine marchande pour l'assurance des risques maritimes de guerre, p. 678.

4. — *Formation du contrat. Arrêté d'assurance. Courtiers. Responsabilité.* — Le contrat d'assurance maritime est définitivement conclu dès que les agents des assureurs ont accepté l'ordre d'assurance du courtier, en signant l'arrêté d'assurance, alors même que la police n'a pas été dressée et que l'arrêté ne porte pas la désignation des Compagnies d'assurances.

Il n'y a pas lieu, par conséquent, au cas où ces Compagnies se refusent à signer la police et à remplir leurs obligations, de retenir la responsabilité des intermédiaires qui s'étaient chargés de faire couvrir l'assurance (C. Bordeaux, 2 mai 1921), p. 779.

5. — *Conditions du contrat. Preuve. Police et actes antérieurs.* — Le contrat d'assurance maritime est monumenté par la police et c'est au texte de cette police qu'il faut se référer pour savoir

quelles sont les déclarations qui ont dû être faites par l'assuré.

Une fois la police signée, on ne saurait faire état, pour déterminer les obligations contractées, de l'ordre d'assurance auquel la police est venue se substituer (C. Bordeaux, 6 juin 1921), p. 792.

6. — *Assurance par commissionnaire. Débiteur de la prime.* — Le souscripteur d'une police d'assurance maritime qui a agi comme commissionnaire est personnellement obligé au paiement de la prime, alors même que l'assureur aurait eu connaissance des commettants (C. Paris, 27 juillet 1920), p. 36.

7. — *Assurance pour compte. Indemnité. Action.* — L'assurance maritime conclue par un commissionnaire « pour compte de qui il appartiendra » crée un lien de droit entre l'assureur et le propriétaire de la chose assurée, et celui-ci, bien que ne figurant pas au contrat, est fondé à agir contre l'assureur en paiement de l'indemnité (Trib. com. Seine, 4 décembre 1920), p. 60.

8. — *Fausse déclaration. Fardeau de la preuve.* — La preuve de la fausse déclaration incombe à l'assureur et l'article 14 de la police française sur facultés de 1888 n'a pas pour effet de déplacer le fardeau de la preuve (C. Bordeaux, 6 juin 1921), p. 792.

9. — *Fausse déclaration. Nullité. Renonciation tacite.* — La nullité de l'article 348 du Code de commerce peut être couverte par l'encaissement volontaire de la prime par l'assureur après connaissance de la cause de nullité (sol. impl.) (C. Bordeaux, 6 juin 1921), p. 792.

10. — *Chargement en cale. Preuve.* — En l'état d'une police d'assurance couvrant des marchandises embarquées « sous le pont », l'assuré n'est recevable dans son action en indemnité que s'il fait la preuve que sa marchandise a été transportée dans les cales. Cette preuve ne résulte pas de la seule attestation de l'arrimeur au port de départ, le capitaine, que le connaissement autorisait à charger en pontée, ayant pu faire sortir la marchandise des cales en cours de route, et les emballages des quantités manquantes n'ayant d'ailleurs pas été retrouvés (Trib. com. Seine, 21 octobre 1920), p. 57.

11. — *Risques de guerre. Navigation en convoi feux éteints.* — Un abordage qui a été causé par les conditions exceptionnelles de navigation imposées en raison des hostilités doit être attribué à un risque de guerre.

Spécialement, lorsqu'un navire naviguant en convoi tous feux éteints est entré en collision avec un autre navire également sans feux, les avaries qu'il a subies dans l'abordage doivent être mises à la charge de l'assureur qui a couvert les risques de guerre, s'il est constant que les navires se sont inopinément présentés l'un à l'autre dans des conditions rendant le choc inévitable et si aucune faute n'est établie à l'encontre des capitaines (C. Paris, 19 janvier 1921), p. 39.

12. — *Risques de guerre. Preuve.* — Lorsqu'un navire à voiles neutre, se rendant pendant la guerre des Antilles en France, a disparu dans cette traversée, sans qu'il soit justifié qu'il ait subi des tempêtes particulièrement violentes ou qu'il n'ait pas été en état de naviguer, et que, sur la demande de renseignements transmise par la Puissance dont il portait le pavillon, l'Amirauté allemande a indiqué que ce navire avait été torpillé à une date qu'elle précisait, il y a lieu de tenir cette indication pour exacte, à défaut de toute preuve contraire, et de mettre la perte à la charge de l'assureur des risques de guerre (C. Paris, 15 décembre 1920), p. 323.

13. — *Risques de guerre. Perte sans nouvelles. Présomptions.* — La preuve directe d'un fait de

guerre déterminé n'est pas nécessaire pour que l'assureur qui a couvert les risques maritimes de guerre soit tenu à indemnité.

Spécialement, au cas de perte sans nouvelles d'un voilier, disparu sans laisser aucune trace dans une zone rendue dangereuse entre toutes par les sous-marins ennemis, la perte doit être mise à la charge de l'assureur des risques de guerre, alors que le parfait état du navire, son mode de chargement et l'absence de gros temps font écarter l'hypothèse d'un accident de mer (C. Paris, 15 décembre 1920), p. 328.

14. — *Indemnité. Cours du change.* — Lorsque la somme assurée est stipulée en francs et que les frais dont l'assuré demande à être indemnisé ont été réglés par lui en monnaie étrangère, le cours du change applicable pour le calcul de l'indemnité est celui du jour où l'assuré a fait ses débours, et non le cours du jour où l'indemnité lui est payée (Trib. com. Seine, 4 décembre 1920), p. 60.

15. — *Compétence. Non-commerçant.* — L'action en paiement d'une prime d'assurance maritime sur corps d'un navire de commerce est de la compétence du Tribunal de commerce, même si le souscripteur de la police n'est pas commerçant (C. Paris, 27 juillet 1920), p. 36.

16. — *Compétence. Assurance d'Etat.* — Les accords passés entre les assurés et l'Etat par l'intermédiaire de la Commission exécutive des assurances contre les risques maritimes de guerre n'ont pas le caractère administratif, et la juridiction administrative ne peut pas connaître des contestations relatives à ces contrats (Cons. d'Etat, 23 décembre 1921), p. 760.

17. — *Compétence. Assurance d'Etat.* — L'obligation d'assurance contre les risques maritimes de guerre imposée par la loi du 19 avril 1917 n'a pas porté atteinte à la compétence des tribunaux de droit commun pour connaître des litiges relatifs aux conventions d'assurance passées entre l'Etat et les particuliers (C. Paris, 20 juillet 1921), p. 768.

18. — *Compétence. Clause attributive. Appel en garantie.* — L'article 21, 2e alinéa, de la Police française sur facultés de 1888, qui déclare que les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de commerce du lieu où a été souscrit le contrat ou, au choix de l'assuré, si le contrat a été souscrit par un agent ou mandataire, devant le Tribunal de commerce du siège de la Compagnie ou du domicile de l'assureur, peut être invoqué par l'appelé en garantie pour décliner la compétence du Tribunal saisi de la demande principale (Trib. com Alger, 8 juillet 1921), p. 861.

19. — *Fins de non-recevoir. Navire étranger.* — Le fait que le transport a eu lieu sur navire étranger n'autorise pas le destinataire français de marchandises débarquées dans un port de France à prétendre que la fin de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce est inapplicable à son action en paiement de manquant, introduite contre l'armateur étranger devant un tribunal français.

A plus forte raison, ladite fin de non-recevoir est également applicable à l'action dirigée contre les assureurs en vertu d'une police flottante faite en France et couvrant des expéditions par navires de toute nationalité (Trib. com. Marseille, 29 décembre 1920), p. 93.

20. — *Procédure. Moyen nouveau. Désintéressement de l'assuré.* — Est mélangé de fait et de droit et ne peut être invoqué pour la première fois devant la Cour de cassation le motif d'irrecevabilité tiré de ce que le destinataire, ayant été désintéressé par l'assureur, aurait perdu tout intérêt à l'action et toute qualité pour agir (Cass. req., 15 novembre 1920), p. 25.

21. — *Procédure. Sursis. Avis de*

la Commission administrative. — Le fait que la Commission de la Marine marchande contre les risques de guerre, simple organe consultatif de l'Etat assureur, a formulé un avis sur la question en litige entre l'Etat et l'assuré ne nécessite aucun renvoi préjudiciel de l'affaire devant la juridiction administrative (C. Paris, 20 juillet 1921), p. 768

ALLEMAGNE. — 22. — *Clause d'exonération des faits de l'assuré.* — La clause par laquelle l'assureur sur corps s'exonère des dommages causés par le fait ou la négligence de l'assuré ne peut pas être étendue à la faute de l'équipage (Trib. d'Empire, 20 avril 1921), p. 109.

23. — *Risques de guerre. Assurance sur facultés. Capture du navire.* — La capture d'un navire comprend la prise de la cargaison ennemie se trouvant à bord (Trib. d'Empire, 5 janvier 1921), p. 864.

24. — *Risques de guerre. Assurance sur facultés. Réquisition du navire.* — En l'état d'une police d'assurance sur facultés stipulant que « l'assureur répond des « risques de confiscation, prises, « dommages, destruction, pillage « par puissance belligérante et « vaisseaux de guerre aussi « longtemps que la marchandise « est à bord », ne donne pas ouverture à délaissement le fait que le navire transporteur, de nationalité allemande, a été réquisitionné pour les besoins militaires du Gouvernement italien et la cargaison mise à terre et laissée à la disposition de ses propriétaires sous certaines conditions (Trib. d'Empire, 24 novembre 1920), p. 409.

ANGLETERRE. — 25. — *Clauses manuscrites et clauses imprimées. Voyage.* — Lorsque, sur l'imprimé d'une police qui s'applique normalement à une assurance sur corps et sur facultés, des mentions manuscrites ont eu pour objet de limiter l'assurance au navire seulement, il est permis de rechercher dans le contexte imprimé, qui n'a pas été rayé, les indications nécessaires pour déterminer quelles sont la nature et les caractéristiques du voyage assuré (Ch. des Lords, 30 janvier 1920), p. 423.

26. — *Réticence. Assurance sur corps. Nature de la cargaison.* — La question de savoir si l'assuré doit fournir à l'assureur tel ou tel renseignement au moment de la conclusion du contrat d'assurance est une question de fait et d'espèce. En pratique, on admet généralement que, dans l'assurance sur corps, l'assureur renonce implicitement à obtenir des renseignements précis sur tous les éléments de la cargaison. Le fait que l'assuré a informé l'assureur que le navire est un navire en bois muni de moteurs auxiliaires est une indication qui suffit à attirer l'attention d'un assureur vigilant. Il en résulte que le fait que le propriétaire d'un tel navire savait, au moment du contrat d'assurance, qu'il aurait à transporter un chargement d'essence n'empêche pas que l'assureur doive être considéré comme ayant renoncé implicitement à obtenir un renseignement à ce sujet (C. d'appel, 20 décembre 1920), p. 129.

27. — *Réticence. Fait présumé connu par l'assuré.* — Lorsque l'assuré ne déclare pas à l'assureur un fait essentiel relatif à l'assurance, il y a réticence, alors même que l'assuré ignorait ce fait, pourvu qu'il ait dû ou qu'il puisse être présumé avoir dû le connaître (C. d'appel, 29 juillet 1920), p. 125.

28. — *Assurance à tous risques. Preuve.* — Dans une assurance à tous risques, l'assuré n'a pas à faire la preuve de la nature exacte de la cause de l'avarie (Ch. des Lords, 18 avril 1921), p. 118.

29. — *Pontée. Usages.* — L'art. 17 des règles d'interprétation de l'annexe n° 1 du Marine Insurance Act de 1906 prévoit qu'en l'absence de tout usage contraire, les marchandises chargées sur le pont et les animaux vivants

doivent être assurés expressément et ne sont pas compris dans la dénomination générale de marchandises. Mais l'usage auquel il est fait allusion dans ce texte est l'usage commercial et non la pratique des assurances. Il en résulte que, l'usage du commerce des laines étant de charger les laines sur le pont, les assureurs sont responsables alors même qu'ils ignoraient cet usage et bien que les marchandises ne leur aient pas été indiquées comme devant être chargées sur le pont (Ch. des Lords, 18 avril 1921), p. 118.

30. — *Risques de guerre. Navigation sans feux.* — Au cas où deux navires se sont abordés alors qu'ils naviguaient tous feux éteints et qu'il est reconnu que l'un au moins de ces navires était engagé dans une opération d'un caractère militaire, l'abordage doit être considéré comme un risque de guerre et non comme un risque ordinaire de la navigation (Haute Cour de justice, 11 et 30 novembre 1921), p. 894.

31. — *Voyage. Port final.* — Lorsqu'une police d'assurance sur corps couvre les risques du navire jusqu'à son arrivée au port final du voyage, on doit entendre par port final le port où le navire a fini de décharger sa cargaison (Ch. des Lords, 30 janvier 1920), p. 423.

BELGIQUE. — 32. — *Assurance pour compte. Action en paiement de l'indemnité.* — Le porteur d'une police d'assurance souscrite pour compte de qui il peut appartenir est recevable à agir contre l'assureur, bien qu'il ait revendu la marchandise assurée, s'il était responsable des manquants éventuels sur cette marchandise et avait ainsi intérêt à sa conservation (Sent arbitrale, 22 janvier 1921), p. 158.

33. — *Assurance pour compte. Action en paiement de l'indemnité.* — Sous l'empire d'une police conclue aux conditions de la police d'Anvers pour compte de qui il peut appartenir, le porteur de la police est recevable à agir s'il établit ou bien qu'il est le véritable intéressé, ou bien qu'il agit pour compte de celui-ci.

La maxime « nul ne plaide par procureur » n'est consacrée par aucun texte de loi. Elle n'intéresse l'ordre public qu'en tant qu'elle défend à un plaideur de se faire le maître d'un procès où il n'a pas d'intérêt réel et de masquer sous son nom une personnalité dont la capacité juridique échapperait à tout contrôle (Sent. arbitrale, 23 décembre 1921), p. 449.

34. — *Réticence. Caractères.* — L'assuré ne commet une réticence que s'il cache à l'assureur une circonstance dont celui-ci n'avait pas connaissance (Sentence arbitrale, 5 décembre 1921), p. 454.

35. — *Preuve du chargé. Connaissement avec réserves.* — L'assuré peut faire la preuve du chargé par toutes voies de droit et notamment au moyen du connaissement. Mais un connaissement avec réserves quant au poids et à la quantité ne constitue à cet égard qu'un élément de preuve incomplet (Sent. arbitrale, 22 janvier 1921), p. 158.

36. — *Recours contre le transporteur. Obligations de l'assuré.* — Le fait par l'assuré de n'avoir pas protesté du chef de manquant contre le transporteur n'entraîne pas déchéance de son droit à l'indemnité. Et la responsabilité de cet assuré n'est pas engagée envers les assureurs s'il n'est pas établi qu'il ait commis une faute dommageable en ne protestant pas, étant donné qu'il s'agissait d'un manquant à l'intérieur des colis et que les clauses du connaissement rendaient tout recours très problématique (Sent. arbitrale, 22 janvier 1921), p. 158.

37. — *Recours contre les tiers. Obligations de l'assuré. Sanction.* — *a*) L'assuré n'a pas l'obligation d'intenter en son

nom et pour compte des assureurs les recours qui peuvent être dirigés contre les tiers responsables. Sa seule obligation est de prendre ou de mettre l'assureur à même de prendre les mesures qui doivent être prises d'urgence pour permettre ultérieurement aux assureurs d'exercer le recours.

b) La sanction légale de l'inexécution de cette obligation consiste uniquement dans le paiement de dommages-intérêts.

Ces dommages-intérêts peuvent être équivalents au montant de l'indemnité d'assurance et se compenser avec elle, si la négligence de l'assuré a eu pour effet de priver l'assureur d'un recours efficace (Sentences arbitrales, 5 décembre 1921, 6 et 16 janvier 1922), p. 454.

ETATS-UNIS. — 38. — *Interprétation du contrat.* — Une police d'assurance doit être interprétée contre l'assureur (C. d'appel, 9e circ., 6 mai 1921), p. 467.

39. — *Interprétation du contrat. Imprimé et clauses additionnelles.* — *a*) Les diverses clauses d'une police d'assurance doivent être interprétées de façon à les faire accorder les unes avec les autres.

b) Les clauses additionnelles d'une police l'emportent sur les clauses imprimées lorsque deux de ces clauses sont contradictoires.

c) Lorsque la police indique que certaines clauses de l'imprimé doivent être considérées comme nulles, les autres clauses de l'imprimé n'en sont pas moins valables dans la mesure où elles ne contredisent pas les clauses additionnelles.

d) Lorsque les clauses additionnelles d'une police modifient l'étendue de certains des risques couverts par l'imprimé, ces clauses n'ont pas pour objet d'annuler l'assurance des autres risques couverts par l'imprimé (C. d'appel, 9e circ., 6 mai 1921), p. 467.

40. — *Conditions du contrat. Usages contraires.* — Lorsque les termes d'une police d'assurance sont clairs et précis, on ne peut invoquer contre eux des usages locaux ou une prétendue volonté des parties (C. d'appel, 9e circ., 6 mai 1921), p. 467.

41. — *Navigabilité. Police à temps.* — En droit anglais, le bon état de navigabilité du navire n'est pas une condition de validité des polices à temps (C. d'appel, 9e circ., 6 mai 1921), p. 467.

42. — *Péril de mer. Sens.* — D'après la loi anglaise, l'expression de « péril de mer » n'implique pas que ces périls doivent avoir un caractère catastrophique (C. d'appel, 9e circ., 6 mai 1921), p. 467.

43. — *Subrogation aux droits de l'assuré.* — *a*) Un assureur maritime qui a payé la perte résultant d'un abordage entre le navire assuré et un autre navire est subrogé aux droits de l'armateur assuré contre l'autre navire en ce qui concerne ladite perte sans qu'il soit nécessaire qu'il intervienne un acte de subrogation.

b) Mais l'assureur maritime n'est pas dans une situation plus favorable que son assuré et il ne peut recouvrer une perte contre des tiers dans le cas où son assuré n'aurait pas pu la recouvrer.

Spécialement, la subrogation est inopérante en faveur de l'assureur maritime qui a payé une perte par suite d'abordage, si les deux navires qui se sont abordés appartenaient au même armateur (C. d'appel, 2e circ., 19 mai 1921), p. 186.

ITALIE. — 44. — *Baraterie.* — Il n'y a pas baraterie lorsque le capitaine débarque la marchandise dans un autre port que celui de destination si, en agissant ainsi, il a pour but, non pas de soustraire le chargement aux réceptionnaires et d'en tirer un profit illicite, mais de sauvegarder les droits propres de l'armateur pour le paiement du fret (Trib. Milan, 26 février 1920), p. 478.

45. — *Risques de guerre. Navire*

pétrolier torpillé. Incendie ultérieur. — Pour décider s'il y a risque de guerre ou risque de mer ordinaire, la règle à suivre est de rechercher quel est l'accident qui a été la cause prédominante du sinistre et qui l'a rendu pour ainsi dire inévitable.

Spécialement, lorsqu'un navire pétrolier a été frappé par une torpille ou a heurté une mine, et qu'il en est résulté un échappement de vapeurs inflammables et explosives, il y a lieu de mettre à la charge de l'assureur des risques de guerre l'incendie survenu même plusieurs heures après (Sent. arbitrale, 29 mars 1919), p. 486.

46. — *Risques de guerre. Sous-marin en vue. Echouement.* — L'échouement constitue un risque ordinaire compris dans l'énumération de l'article 615 du Code de commerce. Toutefois, pour savoir s'il y a risque de guerre, il ne faut pas seulement considérer l'événement lui-même, mais sa cause déterminante. Si cette dernière constitue un fait de guerre, l'échouement n'est plus le fait principal mais bien la conséquence du fait de guerre.

Spécialement, lorsque le capitaine du navire assuré, ayant aperçu un sous-marin inconnu, se jette à la côte pour échapper à une attaque, la perte doit être mise à la charge de l'assureur des risques de guerre. Peu importe qu'en fait le sous-marin n'appartînt pas aux flottes ennemies, si le capitaine a pu raisonnablement croire le contraire (Sent. arbitrale, 28 novembre 1919), p. 491.

47. — *Voyage. Retour au port de charge.* — Parmi les risques assurés comprenant « tout accident ou fortune de mer » et les « relâche et changement de route forcés » ne rentre pas l'incendie de la marchandise à terre après déchargement dans un port étranger non compris dans le voyage et non visé dans la police (en l'espèce, le port même d'où étaient parties les marchandises), quoique le déchargement ait été nécessité par une circonstance indépendante de la volonté de l'assuré (Trib. Milan, 26 février 1920), p. 478.

48. — *Conflit de lois.* — Un contrat d'assurance contre les risques de navigation stipulé en Italie entre Italiens doit être interprété suivant la loi italienne, même si la marchandise assurée a été chargée à l'étranger sur un navire battant pavillon étranger (Trib. Milan, 26 février 1920), p. 478.

Auray. — 1. — Décret du 11 juillet 1921, modifiant les limites du quartier maritime, p. 211.

2. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi), p. 1105.

Avaries. — *Avaries des marchandises,* voir : Affrètement, n° 9 ; — Assurances, nos 28, 29, 37 ; — Connaissement, nos 1, 13, 29, 39, 60 ; — Consignataire du navire, nos 9, 11 ; — Fins de non-recevoir, nos 1, 3, 4, 6, 10, 11 ; — Navigation intérieure, n° 2.

Avaries du navire, voir : Abordage ; — Assurances, n° 46 ; — Avaries communes, n° 1 ; — Navigabilité, nos 5, 6, 9.

Avaries communes.

FRANCE. — 1. — *Relâche. Perte totale ultérieure.* — Les frais faits pendant une relâche décidée pour le salut commun ne sauraient donner lieu à un règlement d'avaries communes lorsque, avant d'arriver à destination, le navire et la cargaison ont été totalement perdus.

Spécialement, les frais de douane et autres occasionnés par le déchargement, le magasinage et le rechargement de la cargaison doivent être considérés comme des avaries particulières à la charge de l'assureur sur corps, lorsque ces diverses opérations ont eu pour seul motif de permettre la visite du navire et la réparation de ses avaries (Trib. com. Seine, 4 décembre 1920), p. 60.

ANGLETERRE. — 2. — *Perte ultérieure du navire et de la cargaison.* — Lorsque le connaissement prévoit que les avaries communes seront réglées conformément aux règles d'York et d'Anvers, le propriétaire du navire ne peut pas imposer aux chargeurs l'admission de ses avaries frais en avaries communes lorsque le navire et la cargaison se sont perdus avant l'arrivée au port de destination (C. d'appel, 15 juillet 1921), p. 429.

Aveu. — Voir : Affrètement, n° 11 ; — Vente de navire, n° 2.

Avitaillement. — Voir : Provisions de bord.

B

Baltimore. — *Usages, chargement des charbons*, voir : Charte-partie, n° 12.

Baraterie.

Pour les *clauses d'exonération de responsabilité des fautes du capitaine*, voir la table sommaire *infrà*, p. 1152, v° Connaissement.

ITALIE. — 1. — *Définition. Sens italien et sens anglais.* — *a*) Tandis que, d'après le droit anglais, la baraterie est déterminée par le dol du capitaine, dans la législation italienne il y a baraterie, suivant la doctrine la plus accréditée, non seulement quand le capitaine s'approprie ou dérobe le chargement mais aussi quand il commet des fautes légères déterminantes du sinistre.

b) Il n'y a pas baraterie lorsque le capitaine débarque la marchandise dans un autre port que celui de destination si, en agissant ainsi, il a pour but, non pas de soustraire le chargement aux réceptionnaires et d'en tirer un profit illicite, mais de sauvegarder les droits propres de l'armateur pour le paiement du fret (Trib. Milan, 26 février 1920), p. 478.

2. — Est nulle la clause par laquelle l'armateur déclare ne pas répondre de la baraterie... (Cass. Turin, 28 mai 1920), p. 193.

Barfleur. — 1. — Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi), p. 1100.

Barque. — Voir : Affrètement, n° 19.

Bateau d'intérieur. — Voir : Navigation intérieure.

Bayonne.

1. — Décret du 16 septembre 1921 : péages locaux (renvoi), p. 232.
2. — Décret du 8 octobre 1921 : police de la pêche (renvoi), p. 636.
3. — Décret du 17 novembre 1921 : droit de remorquage (renvoi), p. 640.

Belle-Ile-en-mer.

1. — Décret du 11 juillet 1921, modifiant les limites du quartier maritime, p. 211.
2. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi), p. 1105.

Bétail. — *Expression « marchandises », inapplication* (*Règles de la Haye, art. I, c*), voir : Règles de la Haye.

Bois. — *Preuve des quantités chargées* (*Règles de la Haye, art. III, 4*), voir : Règles de la Haye.

Voir aussi : Affrètement, n° 13 ; — Déchargement, n° 4.

Bon d'embarquement. — Voir ; Affrètement, n° 11 *b* ; — Reçu pour embarquement.

Bordeaux.

1. — Décret du 3 octobre 1921 : péages locaux (renvoi), p. 635.
2. — Décret du 26 janvier 1922, modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes, p. 1107.

Borne d'amarrage. — *Rupture*, voir : Abordage, n° 29.

Bougie. — 1. — Loi du 13 janvier 1922 : péages locaux (renvoi), p. 1106.

Bougies. — *Chargement en pontée, absence d'avis*, voir : Connaissement, n° 31.

Boulogne-sur-mer.

1. — Arrêté (Com.) du 12 octobre 1921 et décret du 31 octobre 1921 : péages locaux (renvoi), pp. 636 et 638.
2. — Décret du 10 décembre 1920, concernant la station de pilotage (renvoi), p. 1100.

Breakdown clause. — Voir : Affrètement, n° 16.

Brest.

1. — Décrets des 10 septembre et 29 octobre 1921 : péages locaux (renvoi), pp. 230 et 638.
2. — Décret du 26 janvier 1921, modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes, p. 1107.

Brevets et diplômes de la marine marchande. — Voir, *suprà*, Table des documents, p. 1116.

Bris. — Voir : Connaissement, n° 43.

Bureaux de placement. — Voir: Placement maritime.

C

Câbles sous-marins. — Traité de Trianon, art. 217 (renvoi), p. 218.

Caen. — 1. — Décret du 16 septembre 1921 : péages locaux (renvoi), p. 232.

Caisse des Invalides. — Voir, *suprà*, Table des Documents, p. 1117.

Caisse de Prévoyance. — Voir : Gens de mer, n°s 4, 5.

Calais.

1. — Décret du 16 septembre 1921 : péages locaux (renvoi), p. 232.
2. — Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi), p. 1100.

Camaret.

1. — Décret du 26 janvier 1922, modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes, p. 1107.

Camionnage. — *Frais*, voir : Connaissement, n° 8.

Canal de Panama. — *Obstruction*, voir : Charte-partie, n° 11.

Canal de Suez. — Traité de Trianon, art. 217 (renvoi), p. 218.

Capitaine.

Pour les *clauses d'exonération de responsabilité*, voir la table sommaire, *infrà*, p. 1152, v° Connaissement.

FRANCE. — 1. — *Brevets et diplômes de la marine marchande*, voir *suprà*, Table des Documents, p. 1116.

2. — *Capitaine propriétaire. Responsabilité.* — Lorsque des fûts de pétrole et d'essence, chargés à bord d'un voilier à moteur, ont péri dans un incendie, le capitaine propriétaire du navire doit être déclaré responsable de la perte, s'il est établi que le sinistre est dû au fait du matelot de garde, qui avait enflammé une allumette dans le poste d'équipage.

L'acquittement de ce matelot par le tribunal correctionnel, qui l'a déclaré non passible de l'application de l'article 458 du Code pénal, ne met pas obstacle à ce que le juge civil retienne la responsabilité du propriétaire du navire (C. Poitiers, 3 novembre 1920), p. 344.

3. — *Détournement de marchandises. Compétence.* — Le détournement frauduleux de marchandises commis à bord par le capitaine constitue un crime maritime, prévu à l'article 93 du décret du 24 mars 1852, et qui échappe à la compétence du tribunal correctionnel (Cass. crim., 29 juillet 1920), p. 311.

4. — *Organisation du service à bord. Responsabilité.* — L'organisation du service à bord incombe personnellement au capitaine, et lorsque le navire a passé les visites annuelles et de partance et qu'il était en règle tant au point de vue de la navigabilité qu'à celui de l'effectif et de la composition de l'équipage, la responsabilité personnelle de l'armateur ne saurait être engagée en cas d'abordage par le fait que l'homme de bossoir était occupé à vider les escarbilles. Peu importe que le conseil ait été donné à cet armateur de modifier les installations mécaniques pour monter les escarbilles, alors qu'elles n'en ont pas moins été reconnues réglementaires par l'inspecteur de la navigation (C. Rouen, 30 juin 1920), p. 41.

5. — *Surveillance à bord.* — Pour rendre inopérante la clause du connaissement qui exonère le capitaine de toute responsabilité, il ne suffit pas au destinataire de prouver que le manquant litigieux résulte d'un vol. Cette circonstance n'établit pas la faute personnelle lourde du capitaine, lequel ne peut, en fait, exercer sur tous les points qu'une surveillance incomplète (C. d'Aix, 25 mai 1921), p. 372.

ALLEMAGNE. — *Direction du navire piloté et remorqué*, voir : Abordage, n° 20.

ANGLETERRE. — *Direction du navire remorqué*, voir : Remorquage, n° 4.

Rôles combinés du pilote et du capitaine, voir : Pilotage, n° 14 à 16.

ETATS UNIS. — *Signature des connaissements, responsabilités respectives de l'armateur et de l'affréteur*, voir : Affrètement n° 15.

ITALIE. — *Baraterie, définition*, voir : Baraterie, n° 1.

Capture. — *Prise maritime*, voir : Affrètement, n° 5 ; — Assurances maritimes, n° 23.

Cartes. — Voir : Documents nautiques.

Cas fortuit. — Voir : Force majeure.

Cassation.

FRANCE. — 1. — *Moyen nouveau. Désintéressement par l'assurance.* — Est mélangé de fait et de droit et ne peut être invoqué pour la première fois devant la Cour de cassation le motif d'irrecevabilité tiré de ce que le destinataire, ayant été désintéressé par l'assureur, aurait perdu tout intérêt à l'action et toute qualité pour agir (Cass. req., 15 novembre 1920), p. 25.

2. — *Moyen nouveau. Maxime « nul ne plaide par procureur ».* — L'exception tirée de la maxime « nul en France ne plaide par procureur » ne tient pas à l'ordre public et ne peut être invoquée pour la première fois devant la Cour de cassation (en l'espèce, par le chef du service du pilotage actionné comme représentant les pilotes) (Cass. civ., 9 février 1921), p. 312.

ITALIE. — 3. — *Ouverture.* — Le juge du fond qui décide que la clause « quantité inconnue » n'a pas lieu de s'appliquer à une marchandise répartie en colis dont le nombre peut être aisément vérifié par le capitaine interprète souverainement la convention des parties (Cass. Turin, 8 novembre 1921), p. 958.

Cautio judicatum solvi.

FRANCE. — 1. — *Shipping Board. Obligation.* — La caution *judicatum solvi* peut être exigée du Shipping Board des Etats-Unis d'Amérique, demandeur en paiement de surestaries, aucun traité entre la France et les Etats-Unis ne stipulant le contraire et le litige ayant d'ailleurs un caractère purement privé (Trib. com. Marseille, 11 janvier 1921), p. 98.

Certificat de visite. — Voir : Navigabilité, n°s 3 à 7.

Cesser clause. — Voir : Connaissement, n° 61.

Cette. — 1. — Arrêté (Mar. march.) du 7 janvier 1922 : bureau paritaire de placement maritime, p. 1106.

Change. — Voir : Abordage, n° 28 ; — Assurances maritimes, n° 14 ; — Fret, n°s 4, 7, 8.

Charbon.

FRANCE. — 1. — Décret du 30 décembre 1921, fixant la date à laquelle cessent d'être en vigueur la loi du 12 avril 1916 et l'article 1er de la loi du 10 février 1918 concernant les combustibles, ainsi que l'abrogation du décret du 2 décembre 1919 relatif à leur répartition et à leur circulation, p. 1103.

Voir aussi : Staries, n° 4.

Chargement. — Voir : Arrimage ; — Staries, n° 4 ; — Surestaries, n° 2.

Preuve du chargement, voir : Connaissement, n°s 32, 33, 45, 49, 63 ; — Règles de la Haye (*art. III, 4 et 7*).

Responsabilité, voir : Règles de la Haye (*art. III, 2*).

Risques avant chargement, voir : Règles de la Haye (*art. VI*).

Charte-partie.

Acte de Dieu, 11.
Arbitrage, 1.
Arrêt de prince, 12.
Breakdown clause, 8.
Clause « alongside, 4.
Clause « environ », 7.
Clauses d'exceptions, 2, 6, 8 à 12.
Clause de non-responsabilité, 15.
Compétence, 1.
Conflit de lois, 1.
Déchargement, 4, 5.
Délais, 7, 14.
Etranger, 1.
Gestion nautique, 3.
Grève, 12.
Privilège, 13.
Usages, 4, 5, 12.

Voir aussi : Affrètement.

FRANCE. — 1. — *Clause compromissoire. Validité. Conditions.* — En l'état d'une charte-partie passée aux Etats-Unis entre étrangers, et stipulant que tout différend devra être soumis à l'arbitrage à New-York, les tribunaux français sont incompétents pour statuer sur la responsabilité des avaries subies en cours de route (Trib. com. Cette, 3 février 1921), p. 91.

ALLEMAGNE. — 2. — *Clause d'exception des risques d'ordre politique.* — Est justifiée la résiliation par l'affréteur d'une charte-partie passée avant la guerre lorsque la cargaison était, tant par son objet (du salpêtre, en l'espèce) que par la qualité de cet affréteur, universellement connu comme allemand, exposée au risque de capture par l'ennemi et que la charte-partie contenait la clause suivante : « à l'exception dans tous les cas des risques de complication ou d'empêchement d'origine politique » (Trib. rég. Hambourg, 9 novembre 1920), p. 116.

ANGLETERRE. — 3. — *Demise of the ship.* — Au cas où une charte-partie remet à l'affréteur la gestion nautique du navire (*demise of the ship*), le droit à la rémunération d'assistance ou de sauvetage appartient à l'affréteur et non à l'armateur (Ch. des Lords, 1er juillet 1920), p. 876.

4. — *Clause « alongside ». Bois. Usages du port.* — Lorsque, d'une part, la charte-partie prévoit que le chargement, délivré le long du navire, doit être enlevé aux frais et risques de l'affréteur et que, d'autre part, il résulte d'une coutume du port de déchargement que la cargaison est déchargée au moyen d'appontements suspendus lorsqu'il est impossible au navire d'aller à quai, les frais nécessités par les appontements incombent à l'affréteur.

En effet, le navire n'ayant pu arriver à quai, l'armateur n'était pas tenu de décharger les marchandises à quai mais simplement de les mettre à la disposition de l'affréteur au bord de la lisse (Haute-Cour de Justice, 17 mai 1920), p. 132.

5. — *Clause de déchargement comme d'usage.* — Lorsque la char-

te-partie prévoit que la cargaison devra être déchargée « comme d'usage » (*as customary*) et que le temps de déchargement devra être compté à partir de la première haute mer qui suit l'arrivée du navire au lieu de déchargement, ou à proximité de ce lieu, l'armateur ne peut réclamer de surestaries pour le temps pendant lequel le navire a attendu une place pour pouvoir décharger, alors que l'affréteur a fait tout son possible pour hâter le déchargement (Haute-Cour de Justice, 18 janvier 1921), p. 887.

6. — *Restitution du navire.* — Lorsqu'une charte-partie dispense l'affréteur de l'obligation de restituer le navire au cas de perte de ce dernier, cette dispense ne s'étend pas au cas où la perte du navire est due à la faute des agents de l'affréteur.

Dans ce cas, l'affréteur est responsable même si la perte n'est qu'une conséquence éloignée de l'acte d'imprudence reproché à ses préposés (Cour d'appel, 15 juillet 1921), p. 432.

BELGIQUE. — 7. — *Clause « environ telle date ». Retard.* — La clause d'un contrat d'affrètement portant que le navire est attendu prêt à charger « environ première moitié de décembre » ne donne au fréteur qu'une marge de quatre jours après le 15 décembre, et l'affréteur a droit à la résiliation si le navire ne peut être prêt à charger que le 22 du même mois (Trib. com. Anvers, 22 août 1921), p. 155.

ETATS-UNIS. — 8. — « *Breakdown clause* ». *Suspension d'affrètement.* — La clause d'une charte-partie prévoyant la suspension de l'affrètement au cas où le navire se trouverait dans l'impossibilité d'effectuer son service (breakdown clause) autorise l'affréteur à invoquer la suspension de l'affrètement pendant la durée des réparations des avaries occasionnées par un abordage. Il en est ainsi alors même que, au moment de l'abordage et même après l'achèvement des réparations, le navire se trouvait au port en attendant son chargement, de sorte que l'abordage n'avait causé, en fait, aucun préjudice à l'affréteur (C. d'appel, 4e circ., 3 mai 1921), p. 464.

9. — *Clause d'exceptions. Réciprocité.* — La clause d'une charte-partie exceptant certains risques déterminés peut être invoquée aussi bien par l'affréteur que par l'armateur alors même qu'elle ne prévoit pas expressément que les risques en question sont mutuellement exceptés (C. d'appel, 2e circ., 29 juillet 1921), p. 931.

10. — *Clause d'exceptions. Réciprocité.* — Les exceptions ou dérogations stipulées par la clause d'une charte-partie profitent aussi bien à l'affréteur qu'à l'armateur alors même que cette clause ne prévoit pas expressément leur réciprocité (C. du distr. sud de New-York, 16 juin 1921), p. 938.

11. — *Clause d'exceptions. Acte de Dieu.* — Un acte de Dieu suppose un fait dû à des forces de la nature indépendantes de l'activité humaine. Il en résulte que l'obstruction du canal de Panama par un glissement de la Culebra ne peut être considérée comme un acte de Dieu (C. d'appel, 2e circ., 29 juillet 1921), p. 931.

12. — *Clause d'exceptions. Arrêt de gouvernement.* — Lorsqu'une charte-partie prévoit l'arrêt de gouvernement ou de prince parmi les cas d'exception à l'exécution du contrat, il peut arriver que cette exception s'applique non seulement au chargement lui-même mais encore au transport de la cargaison du lieu d'emmagasinement au port de chargement. Il en est ainsi, en particulier, dans le cas où, s'agissant d'une cargaison de charbon, les parties savaient que la coutume du port d'embarquement consistait à recevoir le charbon au fur et à mesure qu'il est apporté par wagons de la mine au lieu de

charger les stocks de charbon accumulés sur le quai. Dans ce cas, la réglementation par l'État de la circulation des wagons qui a empêché l'affréteur de charger dans les délais prévus par la charte-partie peut être considérée comme un arrêt de gouvernement (C. du district sud de New-York, 16 juin 1921), p. 938.

13. — *Clause. Privilège pour les surestaries au port de charge.* — Le réceptionnaire qui prend livraison de la cargaison est responsable du paiement des surestaries pour lesquelles la charte-partie accorde un privilège au navire. Dans ce cas, sa responsabilité s'étend aux surestaries encourues au port de chargement (C. du district sud de New-York, 27 juin 1921), p. 942.

14. — *Restitution du navire.* — L'affréteur qui prétend qu'il a été empêché de redélivrer le navire dans les délais prévus par la charte-partie doit faire la preuve directe de cette impossibilité et ne pas se borner à alléguer que l'exécution de son obligation aurait été rendue plus difficile, plus dangereuse ou plus coûteuse (C. d'appel, 2e circ., 29 juillet 1921), p. 931.

ITALIE. — 15. — *Clause de non-responsabilité du fréteur.* — Est valable la clause par laquelle celui qui affrète une embarcation dépourvue de tout personnel déclare exonérer le propriétaire de celle-ci de toutes causes de dommages (Trib. Venise, 17 juillet 1920), p. 195.

Chemins de fer. — Voir : Staries, n° 4.

Chenal. — Voir : Abordage, n° 24.

Cherbourg.

1. — Décret du 24 juillet 1921 : péages locaux (renvoi), p. 214.
2. — Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi), p. 1100.

Chômage. — Voir : Abordage, nos 10, 21 ; — Fret, nos 9, 11 ; — Conflits du travail.

Chose jugée. — Voir : Abordage, nos 12 à 14 ; — Armateur, n° 5 ; — Pilotage, n° 11.

Classification des navires (Sociétés de). — Voir : Navigabilité, nos 3, 5, 6.

Clause attributive de juridiction. — Voir : Assurances maritimes, n° 18 ; — Connaissement, n° 6.

Clause compromissoire. — Voir : Charte-partie, n° 1.

Clauses d'exonération et limitatives de responsabilité. — Voir : Affrètement, n° 19 ; — Charte-partie (*clauses d'exceptions*), nos 2, 6, 8 à 12 ; — Connaissement, nos 1, 2, 4, 11 à 26, 28, 29, 33, 35, 37 à 46, 50, 58 à 65 ; — Consignataire du navire, nos 4 à 6 ; — Dépôt, n° 2 ; — Remorquage, n° 4.

Clauses imprimées et clauses manuscrites. — Voir : Assurances maritimes, nos 25, 39.

Colis postaux. — Voir : Services maritimes postaux.

Collo. — 1. — Arrêté (Com.) du 2 septembre 1921 : péages locaux (renvoi), p. 230.

Colonies et Protectorats. — Voir, *suprà*, Table des Documents, p. 1117.

Combustible. — Voir : Charbon.

Comité de Droit Maritime (*Maritime Law Committee*). — Conférence de la Haye, 1921, voir : Règles de la Haye.

Comité Maritime International. — DOCTRINE. — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28-30 juillet 1921) (Georges Ripert), p. 294.

Commandement. — *Brevets et*

diplômes de la marine marchande, voir *suprà*, Table des Documents, p. 1116.
Direction du navire remorqué ou piloté, voir : Abordage, nos 20, 23, 24, 25.
Organisation du service à bord, voir : Capitaine, no 4.

Commissaire à bord. — Voir : Gens de mer, no 3, 6.

Commissions administratives (Conseils et). — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1117, vo Conseils et commissions.
Voir aussi : Abordage, nos 17, 18 ; — Assurances maritimes, nos 16, 21 ; — Réquisitions, no 2.

Commissionnaire. — *Assurance par commissionnaire*, voir : Assurances maritimes, nos 6, 7.
Commissionnaire expéditeur, voir : Connaissement, no 37.
Transitaire, voir : Connaissement, no 13 ; — Fins de non-recevoir, nos 6, 10.

Compensation. — Voir : Assurances maritimes, no 37 *b*.

Compétence. — Voir : Abordage, nos 11, 22, 30 ; — Affrètement, no 2 ; — Arbitrage, no 1 ; — Assurances maritimes, nos 15 à 17, 21 ; — Capitaine (*vol*), no 3 ; — Construction de navire, no 1 ; — Gens de mer (*accidents*), no 4 ; — Immunité de juridiction ; — Pilotage, nos 10 à 12 ; — Saisie (*conservatoire de navire*), no 3.
Clause attributive, voir : Assurances maritimes, no 18 ; — Connaissement, no 6.

Comptage. — Voir : Connaissement, nos 62, 64 ; — Fins de non-recevoir, no 9.

Concessions. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1121, vo Ports (décret du 23 septembre 1921), et p. 1124, vo Services maritimes postaux.

Conférences.

1. — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28-30 juillet 1921) (Georges Ripert), p. 294.
2. — Compte rendu critique de la Conférence de la Haye (Comité de droit maritime de l'International Law Association, 30 août-3 septembre 1921) (Léopold Dor), p. 701.
3. — Compte rendu sténographique de la Conférence de la Haye, pp. 502 et 976.

Confiscation. — *Confiscation du navire*, voir : Prohibition de sortie, no 3.

Conflits de lois. — Voir : Arbitrage, no 2 ; — Arrimage, no 1 ; — Assurances maritimes, no 48 ; — Baraterie, no 1 ; — Conférences ; — Fins de non-recevoir, no 8 ; — Vente de navire, no 4.

Conflits du travail. — Voir : Arbitrage, no 1 ; — Charte-partie, no 12 ; — Règles de la Haye (*art. IV, 2*).

Congédiement. — Voir : Gens de mer, nos 6 et 7.

Connaissement.

Agence, 56.
Arrimage, 1, 9, 18, 20, 23, 31, 50, 59.
Assistance maritime, 1.
Assurance, 9, 31, 33, 38, 42.
Avaries, 13, 29, 39, 60.
Baraterie, 59 — V. aussi : Clauses d'exonération et suiv.
Bénéficiaire, 54.
Bris, 11, 43.
Cesser clause, 42, 61.
Chargement, 1.
Clause attributive de juridiction, 6.
— « contenu inconnu », 24, 25.
— d'exonération, 1, 2, 4, 11, 13 à 26, 28, 29, 33, 37 à 45, 50, 58 à 64.
— d'irresponsabilité du capitaine, 14 à 16.
— limitative de responsabilité, 1, 2, 25, 35, 37, 46, 58, 65.
— « marques inconnues », 44, 63,
— de négligence, 1, 2, 4, 17, 18 à 23, 28, 39 à 41, 59.
— de non-responsabilité de l'arrimage, 23.
— « notify to... », 54.
— « poids inconnu », 29, 33, 45, 62, 63.
— « qualité inconnue », 24, 25, 29.
— « quantité inconnue », 33, 63, 64.
— « que dit être », 26.
— « sous palan », 10, 61.
Commissionnaire expéditeur, 37.
Compétence, 6.
Conditionnement, 43.
Conflits de lois, 1, 2.
Conflits du travail, 1.

Connaissement à ordre, 54, 55.
Connaissement direct, 17.
Consentement, 4, 5, 6, 35.
Consignataire de la cargaison, 27.
Consignataire du navire, 3, 15, 19.
Coulage, 50.
Date, 32.
Déchargement, 1, 10, 11, 42.
Déchéances, 1, 29, 38, 57, 61, 67.
Définition, 1, 30, 51.
Delivery-order, 27, 51.
Délivrance du connaissement, 7.
Déroutement, 1
Droits du porteur, 27, 34, 36, 51.
Emballages, 1, 9, 43.
Endossement, 1, 54, 55.
Entrepreneur substitué, 11.
Falsification, 1, 27, 49.
Feu, 1.
Fins de non-recevoir, 1, 29, 38, 57, 61, 67.
Force probante, 1, 32, 33, 49, 63.
Fret, 7, 18, 46, 65.
Frigorifiques, 1
Griffe, 4 à 6.
Harter Act, 23, 26, 44, 46, 49, 50, 58.
Innavigabilité, 28.
Livraison, 1, 10, 11, 24, 25, 27, 34, 36, 39, 51, 61.
Loi canadienne, 16, 42.
Management, 1.
Manquants, 1, 9, 10, 11, 14 à 16, 19, 21, 22, 26, 27, 33, 38, 40, 41, 43 à 46, 49, 50, 57, 61 à 64.
Marchandises à terre. — Voir : Risques terrestres.
Marchandises dangereuses, 1.
Marques, 1, 44, 63.
Navire désigné, 8, 57.
Nombre, 62, 64.
Pluralité d'exemplaires, 34.
Poids, 1. — V. Clause « poids inconnu ».
Pontée, 1, 9, 31.
Preuve, 1, 9, 10, 14, 15, 18, 20, 21, 32, 33, 41, 45, 49, 51, 58, 60, 63, 67.
Quarantaine, 1.
Reçu pour embarquement, 1, 30, 32.
Règles de la Haye, 1.
Retard, 8, 39, 61.
Risques terrestres, 1, 10, 13, 22, 39, 40, 61.
Sauvetage, 1.
Signature, 4, 5, 6, 35, 47, 52.
Sous-affrètement, 47.
Substitution, 11.
Tardiveté. — Voir : Fins de non-recevoir ; — Retard.
Timbre, 4 à 6, 27.
Transbordement, 8, 17.
Transit, 13, 29.
Transmission, 1, 51, 54, 55.
Transports successifs, 13, 17, 29.
Usages, 5, 31, 37, 51.
Vice caché, 1, 28.
Vol, 10, 11, 14 à 16, 19, 22, 40, 43.

1. — Conférence de la Haye (29 août-3 septembre 1921), et Règles de la Haye 1921 définissant les risques assumés par des transporteurs maritimes en vertu d'un connaissement, voir p. 1185, v° Règles de la Haye.

2. — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28-30 juillet 1921). § IV : Le Code de l'affrètement (Georges Ripert), p. 294.

FRANCE. — 3. — *Rédaction.* — Le consignataire du navire qui a établi les connaissements à son nom peut être mis en cause aux lieu et place de l'armateur, son mandant, demeuré inconnu du chargeur (Trib. com. Marseille, 17 février 1921), p. 403.

4. — *Signature (défaut de). Griffe. Clause de négligence.* — L'acceptation de la clause de négligence par le chargeur résulte de l'apposition sur le connaissement de la griffe de ce chargeur sous la mention « conforme aux conditions du verso » (C. Bordeaux, 12 décembre 1921), p. 801.

5. — *Signature (défaut de). Griffe. Clauses dérogeant aux usages.* — Les clauses du connaissement qui dérogent aux conditions habituelles du port ne sont pas opposables au réclamateur, lorsque ce connaissement n'a pas été signé par le chargeur.

L'apposition d'une simple griffe ne peut pas être considérée comme équivalant à une signature (Trib. com. Rouen, 16 avril 1920), p. 69.

6. — *Signature (défaut de). Timbre humide. Clause attributive de compétence.* — L'apposition d'un timbre humide ne peut pas suppléer à la signature du chargeur que doit porter le connaissement pour permettre à l'armateur d'exciper de la clause attributive de juridiction (Trib. com. Marseille, 21 mars 1921), p. 104.

7. — *Délivrance. Mention « fret payé d'avance ».* — Lorsque le connaissement porte la mention « payé d'avance », l'armateur peut différer la remise de ce titre au chargeur tant que celui-ci n'a pas effectivement payé le fret (Cass. req., 2 août 1921), p. 750.

8. — *Clause. Expédition par vapeur suivant.* — Lorsqu'il résulte du connaissement que le capitaine était autorisé à remettre à terre avant l'appareillage, et en vue d'un transbordement, les marchandises déjà embarquées, le chargeur qui rejette l'offre d'expédition par le vapeur suivant

du même armateur est sans droit à réclamer le remboursement des frais de camionnage et de douane occasionnés par son refus (Trib. com. Marseille, 17 février 1921), p. 403.

9. — *Clause. Faculté de charger en pontée. Assurance.* — En l'état d'une police d'assurance couvrant des marchandises embarquées « sous le pont », l'assuré n'est recevable dans son action en indemnité que s'il fait la preuve que sa marchandise a été transportée dans les cales. Cette preuve ne résulte pas de la seule attestation de l'arrimeur au port de départ, le capitaine, que le connaissement autorisait à charger en pontée, ayant pu faire sortir la marchandise des cales en cours de route, et les emballages des quantités manquantes n'ayant d'ailleurs pas été retrouvés (Trib. com. Seine, 21 octobre 1920), p. 57.

10. — *Clause. Livraison sous palan. Vol après déchargement.* — En l'état d'un connaissement aux termes duquel la livraison a lieu sous palan, le transporteur ne répond pas d'un vol avec effraction constaté à l'arrivée de la marchandise aux magasins de la douane, lorsqu'il est établi, par un certificat de l'agent des assureurs, que le colis litigieux a quitté le navire en bon état extérieur (Trib. com. Seine, 23 septembre 1921), p. 842.

11. — *Clause. Substitution d'un entrepreneur de déchargement.* — Lorsque le transporteur maritime a accepté de l'expéditeur le mandat de choisir pour le compte de celui-ci un entrepreneur de déchargement, il répond des fautes commises dans l'exécution de ce mandat, auquel ne sont pas applicables les règles spéciales du livre II du Code de commerce.

Notamment, lorsque l'entrepreneur a stipulé qu'il ne serait pas responsable des vols ou bris des colis déchargés par lui en raison de l'état d'insécurité du port (en l'espèce, le port de Beyrouth), cette stipulation est valable à l'égard de l'expéditeur, et le transporteur qui a commis une faute en privant celui-ci, sans l'en aviser, du recours de l'article 1994 du Code civil, doit conserver la responsabilité du vol commis au cours du déchargement (Trib. com. Seine, 23 septembre 1921), p. 842.

12. — *Clauses dérogeant au droit commun, preuve du consentement.* — Voir : *suprà*, nos 4 à 6.

13. — *Clauses d'exonération. Armateur transitaire.* — Les clauses d'exonération du connaissement sont inapplicables au cas où les marchandises ont été avariées sur quai, après achèvement du transport maritime régi par le connaissement, à un moment où l'armateur agissait en qualité de transitaire (Cass. req., 15 novembre 1920), p. 25.

14. — *Clause d'irresponsabilité du capitaine. Vol.* — Pour rendre inopérante la clause du connaissement qui exonère le capitaine de toute responsabilité, il ne suffit pas au destinataire de prouver que le manquant litigieux résulte d'un vol. Cette circonstance n'établit pas la faute personnelle lourde du capitaine, lequel ne peut, en fait, exercer sur tous les points qu'une surveillance incomplète (C. d'Aix, 25 mai 1921), p. 372.

15. — *Clause d'irresponsabilité du capitaine. Vol. Consignataire.* — La clause du connaissement qui exonère le capitaine des manquants dus à certaines causes, et spécialement au vol, ne saurait avoir pour effet de dégager la responsabilité d'un consignataire du navire qui ne fournit aucune explication sur la disparition des colis non représentés (C. Rennes, 23 juin 1921), p. 774.

16. — *Clause d'irresponsabilité du capitaine. Vol. Loi canadienne.* — Est nulle, sous l'empire de la loi canadienne, la clause du connaissement qui tendrait à dispenser le capitaine de surveiller la cargaison, en l'exonérant notamment des pertes ré-

sultant de vols sur terre ou sur mer (C. Rennes, 23 juin 1921), p. 774.

17. — *Clause de négligence. Connaissement direct.* — La clause d'exonération des fautes du capitaine insérée dans un connaissement direct peut être opposée au destinataire, par l'armateur qui a émis ce connaissement, en cas de faute du capitaine du navire sur lequel les marchandises ont été transbordées (Trib. com. Havre, 7 décembre 1921), p. 846.

18. — *Clause de négligence. Faute profitant à l'armateur.* — La clause de négligence ne peut pas être invoquée par l'armateur s'il a tiré profit de la faute commise par le capitaine ; mais c'est au réclamateur qu'il incombe de prouver la réalité de ce profit (en l'espèce, que le fait d'avoir délié des balles pour l'arrimage a donné lieu à un supplément de fret) (Trib. com. Havre, 7 décembre 1921), p. 846.

19. — *Clause de négligence. Consignataire du navire.* — Au cas de manquant à la livraison attribuable à un vol, le consignataire du navire peut opposer la clause de négligence au destinataire, lorsque celui-ci n'établit pas que le manquant est postérieur au débarquement (Trib. com. Havre, 7 décembre 1921), p. 846.

20. — *Clause de négligence. Faute d'arrimage.* — La clause du connaissement qui exonère l'armateur de la responsabilité des fautes du capitaine est valable, et sa portée ne doit pas être limitée à un simple renversement du fardeau de la preuve.

Cette clause couvre notamment les fautes d'arrimage (C. Bordeaux, 12 décembre 1921), p. 801.

21. — *Clause de négligence. Manquant. Application de plein droit.* — En cas de manquant au débarquement, le capitaine est légalement présumé en faute. Par suite, la clause d'exonération des fautes du capitaine joue de plein droit au profit de l'armateur, lequel ne peut plus voir retenir sa responsabilité que s'il est fait à son encontre la preuve d'une faute personnelle (Trib. com. Marseille, 29 décembre 1920), p. 93.

22. — *Clause de négligence. Vol.* — En l'état de la clause du connaissement exonérant l'armateur des fautes ou négligences quelconques du capitaine et des gens de l'équipage, et prévoyant même expressément les vols à bord ou à terre, cet armateur n'a pas à répondre des manquants résultant de soustractions commises sur quai d'embarquement ou en cours de route. Sa responsabilité ne saurait être retenue qu'au cas de dol ou de faute lourde de sa part, et l'on ne saurait considérer comme une telle faute le choix défectueux de l'équipage, dont le vol serait la conséquence (C. Aix, 25 mai 1921), p. 372.

23. — *Clause de non-responsabilité de l'arrimage. Harter Act.* — La clause de non-responsabilité des fautes du capitaine relativement à l'arrimage est nulle quand le contrat de transport est régi par l'Harter Act (C. d'Aix, 20 décembre 1920), p. 817.

24. — *Clause de non-responsabilité de la qualité et du contenu. Marchandise de nature différente.* — La clause du connaissement aux termes de laquelle l'armateur ne répond ni de la qualité, ni du contenu ne comporte pas d'exonération en ce qui concerne la nature de la marchandise. Spécialement, cette clause est sans application au cas où l'armateur, qui a pris en charge des caisses de gomme adragante, offre en livraison des caisses de gomme arabique (Trib. com. Marseille, 19 avril 1921), p. 407.

25. — *Clauses « qualité et contenu inconnus » et limitative de responsabilité. Marchandise de nature différente.* — Lorsque le transporteur offre en livraison une marchandise d'une nature totalement différente de celle

dont la qualification figure très exactement au contrat, il ne saurait être fait application des clauses du connaissement visant la non garantie de la qualité et du contenu, ou portant limitation de l'indemnité (Trib. com. Marseille, 21 mars 1921), p. 105.

26. — *Clause « que dit être ». Harter Act.* — L'Harter Act n'impose ni à l'armateur, ni au capitaine l'obligation de vérifier le poids, la mesure ou le contenu des colis embarqués. Par conséquent, lorsqu'un connaissement régi par ladite loi contient la clause « que dit être », la responsabilité de l'armateur n'est pas engagée par le seul fait que le poids des colis constaté au débarquement se trouve être inférieur au poids mentionné au connaissement (Trib. com. Marseille, 15 mars 1921), p. 101.

ALLEMAGNE. — 27. — *Droits du porteur.* — La responsabilité de l'administration du quai est engagée par la remise d'un connaissement partiel pour des marchandises sous sa garde, quand bien même cette remise aurait été déterminée par la présentation d'un ordre de livraison (delivery-order) falsifié.

En timbrant ce connaissement partiel, ladite administration assume l'obligation irrévocable de livrer les marchandises qui en font l'objet au porteur régulier (Trib. sup. hanséatique, 14 juillet 1920), p. 110.

28. — *Clauses d'exonération. Innavigabilité.* — Au cas d'innavigabilité du navire avant le départ (en l'espèce, par suite du mauvais état d'un tuyau des cabinets), la responsabilité de l'armateur est engagée, même s'il est exonéré de la responsabilité des fautes de l'équipage et de ses employés, ainsi que des vices cachés, et alors d'ailleurs que cet armateur ne peut se prévaloir d'un certificat de visite régulier (Trib. d'Empire, 27 avril 1921), p. 414.

29. — *Clause « poids et qualité inconnus ». Avaries apparentes.* — Le transitaire qui reçoit une marchandise d'un vapeur pour la réexpédier est tenu de sauvegarder les droits du véritable destinataire à l'encontre du navire.

Spécialement, la responsabilité du transitaire est engagée s'il a reçu sans faire de réserves des marchandises atteintes d'avaries apparentes, alors d'ailleurs que le transporteur n'était pas couvert par les clauses d'exonération du connaissement qui ne visaient que le poids et la qualité (Trib. rég. Hambourg, 22 juin 1921), p. 417.

ANGLETERRE. — 30. — *Reçu pour embarquement.* — Un document maritime que l'usage commercial désigne du nom de connaissement ne cesse pas d'être un connaissement au sens de la 6e section de l'Amiralty Court Act de 1861 par le seul fait qu'il est établi dans la forme « reçu pour embarquement » au lieu de l'être dans la forme « chargé à bord » (Conseil privé, 16 novembre 1920), p. 121.

31. — *Clause. Chargement en pontée autorisé. Avis.* — La clause d'un connaissement autorisant l'armateur à charger en pontée lui permet de charger sur le pont toutes les marchandises qui font l'objet du connaissement, alors même que, en raison de leur nature, il n'est pas d'usage de les charger en pontée.

Par ailleurs, cette même clause n'impose pas à l'armateur l'obligation d'avertir les chargeurs que les marchandises ont été placées sur le pont afin de leur permettre de se couvrir par une assurance contre les risques spéciaux de pontée (Haute-Cour de Justice, 28 juillet 1921), p. 437.

BELGIQUE. — 32. — *Force probante. Reçu pour embarquement.* — Un connaissement « to be transported » ne prouve pas l'embarquement de la marchandise à sa date (Trib. com. Anvers, 23 novembre 1921), p. 905.

33. — *Force probante à l'égard de*

l'assureur. — L'assuré peut faire la preuve du chargé par toutes voies de droit et notamment au moyen du connaissement. Mais un connaissement avec réserves quant au poids et à la quantité ne constitue à cet égard qu'un élément de preuve incomplet (Sent. arbitrale, 22 janvier 1921), p. 158.

34. — *Pluralité d'exemplaires.* — Lorsqu'il a été convenu entre vendeur et acheteur « coût, fret et assurance » que le paiement serait fait comptant contre remise des documents, l'acheteur ne peut refuser de recevoir la marchandise sous prétexte que le vendeur ne lui présente qu'un seul exemplaire du connaissement, alors même que celui-ci est dressé en plusieurs originaux (Sent. arbitrale, 14 février 1922), p. 916.

35. — *Signature (défaut de). Clauses.* — L'acceptation des clauses du connaissement peut être tacite et n'est pas nécessairement subordonnée à la signature de ce connaissement par le chargeur (Trib. com. Anvers, 13 mai 1921), p. 146.

36. — *Droits du porteur.* — Le porteur du connaissement a seul droit de se faire délivrer le chargement par le capitaine et celui-ci peut refuser la livraison à toute autre personne, même contre une garantie de banque (Trib. com. Anvers, 13 mai 1921), p. 146.

37. — *Clauses usuelles d'exonération et limitative de responsabilité. Commissionnaire expéditeur.* — Le commissionnaire expéditeur qui se charge de l'expédition d'un colis dont le transport doit se faire par mer ne commet aucune faute contractuelle en confiant le colis à un armement aux conditions habituelles des lignes de navigation et en acceptant les clauses usuelles limitant la responsabilité de l'armement à une somme inférieure à la valeur du colis (Trib. com. Anvers, 12 janvier 1922), p. 908.

38. — *Clauses d'exonération. Recours de l'assureur.* — Le fait par l'assuré de n'avoir pas protesté du chef de manquant contre le transporteur n'entraîne pas déchéance de son droit à l'indemnité. Et la responsabilité de cet assuré n'est pas engagée envers les assureurs s'il n'est pas établi qu'il ait commis une faute dommageable en ne protestant pas, étant donné qu'il s'agissait d'un manquant à l'intérieur des colis et que les clauses du connaissement rendaient tout recours très problématique (Sent. arb., 22 janvier 1921), p. 158.

39. — *Clause de négligence. Avaries sur quai.* — Le destinataire qui reste en retard de prendre réception des marchandises ne peut rendre le capitaine responsable des avaries survenues pendant que la marchandise se trouvait sur quai.

L'armement peut en tout cas s'exonérer des conséquences de ces avaries en invoquant la « negligence clause » (Trib. com. Anvers, 20 janvier 1922), p. 911.

40. — *Clause de négligence. Vol sur quai.* — L'armement n'est pas fondé à invoquer la « negligence clause » pour s'exonérer des conséquences d'un vol commis après le déchargement alors que la marchandise se trouve à quai sous sa garde et qu'il porte en compte des frais de veille (Trib. com. Anvers, 10 janvier 1922), p. 446.

41. — *Clause de négligence. Portée aucas de manquant.* — En principe, la « negligence clause » ne suffit pas pour exonérer l'armement en cas de manquant, la perte pouvant avoir une autre cause que la négligence du capitaine. Mais la relation de cause à effet entre le manquant et la négligence du capitaine peut résulter d'un ensemble de présomptions suffisamment précises et concordantes.

La « negligence clause » n'a pas seulement pour effet de renverser le fardeau de la preuve. Elle a pour effet d'exonérer l'armement si l'avarie est due à une

faute du capitaine (Trib. com. Anvers, 10 janvier 1922), p. 446.

42. — *Clause d'exonération des dommages assurables. Déchargement d'office.* — *a*) Est nulle la clause d'un connaissement régi par la loi canadienne stipulant que le capitaine ne répond d'aucun dommage susceptible d'être couvert par une assurance ; et il n'y a pas lieu de distinguer, à cet égard, entre les obligations du capitaine concernant le transport et celles qui lui incombent encore après le déchargement.

b) La clause autorisant le déchargement d'office aux frais et risques du propriétaire de la marchandise et stipulant que le capitaine devra emmagasiner celle-ci ne déroge pas au principe en vertu duquel le capitaine reste comptable de la marchandise jusqu'à sa délivrance au destinataire (Trib. com. Anvers, 20 novembre 1920, confirmé par C. Bruxelles, 25 avril 1921), p. 138.

43. — *Clause de non-responsabilité de l'état des marchandises.* — La clause aux termes de laquelle le capitaine ne répond pas de l'état des marchandises ne l'autorise pas à délivrer des débris de caisses ou des caisses livrées au pillage, alors d'ailleurs qu'il a reconnu recevoir les colis en bon conditionnement apparent et qu'il ne prouve pas la trop grande fragilité des emballages (C. Bruxelles, 25 avril 1921), p. 138.

44. — *Clause de non-responsabilité des marques. Harter Act.* — Est nulle sous l'empire d'un connaissement régi par le Harter Act la clause stipulant que le capitaine ne répond pas des oblitérations ni des erreurs des marques ni de leur insuffisance ou de leur absence.

Le destinataire est donc fondé à refuser les colis offerts par le capitaine et ne portant pas les marques indiquées au connaissement (Trib. com. Anvers, 24 janvier 1922), p. 913.

45. — *Clause « poids inconnu ».* — La clause « poids inconnu » a uniquement pour effet de mettre à la charge du destinataire le fardeau de la preuve de l'importance du chargement. Et lorsque, par suite d'un fait imputable au capitaine, il n'est plus possible de déterminer par des constatations quel était le poids de la marchandise embarquée, le juge peut faire état, pour le fixer, du poids indiqué dans la convention et de celui des autres colis de même nature (C. Bruxelles, 25 avril 1921), p. 138.

46. — *Clause limitative de responsabilité. Harter Act.* — Est licite et doit sortir à effet en cas de manquant, sans qu'il y ait à distinguer entre les causes de celui-ci, la clause d'un contrat de transport régi par l'Harter Act qui limite à 100 dollars par colis la responsabilité du transporteur à moins que la valeur des colis ne soit spécifiquement déclarée dans le connaissement et que le fret n'ait été payé sur cette valeur (Trib. com. Anvers, 13 mai 1921), p. 146.

ETATS UNIS. — 47. — *Rédaction. Affréteur et armateur. Responsabilités respectives.* — Lorsqu'une charte-partie ne transfère pas à l'affréteur la possession du navire (*demise of the ship*) l'armateur est responsable de l'exécution des obligations résultant d'un connaissement souscrit par le capitaine, mais l'affréteur est tenu, dans ce cas, de relever l'armateur de toutes les conséquences de cette responsabilité (C. d'appel, 2e circ., 29 juillet 1921), p. 931.

48. — *Mention « fret payé d'avance ». Solde impayé.* — Lorsque le connaissement porte l'indication « fret payé d'avance », le réceptionnaire n'est pas responsable du paiement du fret qui, en fait, n'a pas été versé à l'armateur (C. du district sud de New-York, 27 juin 1921), p. 942.

49. — *Force probante. Preuve contraire.* — *a*) C'est au capitaine qui prétend qu'il n'a été chargé

qu'une quantité de marchandises inférieure à celle indiquée au connaissement à faire la preuve de ce moins chargé.

b) Lorsque l'armateur prétend décliner la responsabilité qui lui incombe du fait d'un manquant en invoquant une falsification du connaissement, c'est à lui qu'il appartient de fournir la preuve de cette falsification.

c) Le capitaine ou l'armateur qui a pu faire la preuve que les indications portées au connaissement sont erronées et qu'il n'a été chargé en réalité qu'une quantité de marchandises inférieure à celle qui est portée sur ce connaissement, est libéré de la responsabilité qu'il encourt en raison des manquants (C. d'appel, 2e circ., 15 juin 1921), p. 923.

50. — *Clause d'irresponsabilité du coulage. Harter Act.* — En vertu de l'Harter act, une clause d'un connaissement écartant la responsabilité de l'armateur au cas de coulage n'a pas pour effet d'exonérer le transporteur de la responsabilité qu'il encourt en raison de sa négligence ou de son défaut de vigilance dans l'arrimage de la cargaison (C. d'appel, 9e circ., 1er août 1921), p. 475.

ITALIE — 51. — *Connaissement et delivery-order.* — Le *delivery-order* n'équivaut pas, en droit, au connaissement, car ce dernier a une forme, un but et des prérogatives qui lui sont propres. Mais, dans la pratique commerciale, il a la même portée et les mêmes fonctions que le connaissement relativement à la preuve et au transfert de la propriété.

Il a, en particulier, la même valeur représentative de la marchandise et le porteur du *delivery-order* a le même droit et les mêmes garanties au point de vue de la délivrance de la chose.

Par suite, le détenteur du *delivery-order* peut être considéré comme étant en possession de la marchandise, et il peut la transmettre à d'autres à titre de vente et de gage comme s'il détenait le connaissement lui-même (Cass. Turin, 5 mars 1920), p. 191.

52. — *Signature par l'armateur.* — Le connaissement peut être régulièrement signé par l'armateur au lieu de l'être par le capitaine (C. Gênes, 30 décembre 1920), p. 965.

53. — *Délivrance par le consignataire du navire.* — Si la loi ne règle pas expressément la situation juridique du consignataire du navire, la coutume commerciale a déterminé ses caractères : représentant de l'armateur hors du port d'armement, il est chargé de tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire dans le port où il réside; en conséquence, il peut... remettre les connaissements (Cass. Turin, 21 février 1920), p. 948.

54. — *Bénéficiaire.* — Etant donné un connaissement à ordre, l'individu désigné comme devant recevoir notification de l'arrivée du navire (en l'espèce : at the port of Genova notify Rodolfo Picasso) doit être regardé comme le véritable bénéficiaire du connaissement, capable d'en disposer valablement par endossement (C. Gênes, 30 décembre 1920), p. 965.

55. — *Transmission. Effets.* — Les clauses du connaissement sont opposables à quiconque est substitué au contrat d'affrètement par suite de l'endossement ou de la tradition du connaissement (Cass. Turin, 28 mai 1920), p. 193.

56. — *Mentions. Représentant de l'armateur.* — La désignation au connaissement des sièges d'une société italienne comme autant d'agences d'une société étrangère d'armement fournit la preuve que ladite société italienne a été investie par la société étrangère du pouvoir de la représenter en Italie (C. Gênes, 30 décembre 1920), p. 965.

57. — *Expédition sur tel navire ou le suivant.* — Si le connaisse-

ment porte que le transport sera effectué par tel navire ou le suivant, en cas de manquants sur les livraisons effectuées par le premier navire, les délais de réclamation et d'action ne commencent à courir contre le réceptionnaire qu'à partir du moment où il a acquis la certitude que les colis manquant n'ont pas été chargés sur le navire suivant (Cass. Turin, 8 novembre 1921), p. 958.

58. — *Clauses exceptionnelles. Harter Act.* — Ne sont pas nulles aux termes de l'Harter Act les clauses du connaissement restreignant la responsabilité de l'armateur, quand elles ont seulement pour effet d'intervertir le fardeau de la preuve et qu'elles laissent subsister la responsabilité de l'armateur en cas de faute (Trib. Gênes, 5 janvier 1920), p. 969.

59. — *Clause de négligence. Nullité.* — Est nulle la clause par laquelle l'armateur déclare ne pas répondre de la baraterie et de toutes fautes ou négligences du capitaine ou de l'équipage.

La nullité s'applique en particulier à la clause par laquelle l'armateur entendrait s'exonérer de la responsabilité de l'arrimage qui, en vertu de la loi, incombe au capitaine (Cass. Turin, 28 mai 1920), p. 193.

60. — *Clause de non-responsabilité d'avaries déterminées.* — La clause déchargeant le navire de responsabilité à raison de telle avarie déterminée laisse subsister la responsabilité, si la faute de l'armateur est établie (Trib. Gênes, 5 janvier 1920), p. 969.

61. — *Clause de non-responsabilité des dommages terrestres.* — La clause d'exonération de responsabilité pour dommages terrestres doit être rapprochée de la « cesser clause »; elle ne peut avoir pour effet de faire perdre au réceptionnaire tout droit à réclamation par le seul fait de ne s'être pas présenté sous palan, mais seulement de substituer à la responsabilité de l'armateur celle du dépositaire (Trib. Gênes, 5 janvier 1920), p. 969.

62. — *Clause « poids inconnu ». Nombre des colis.* — La clause « poids inconnu » ne dispense pas le capitaine de l'obligation de remettre au réceptionnaire le nombre même de colis indiqué au connaissement (Cass. Turin, 18 février 1921), p. 951.

63. — *Clauses « poids, quantité, marques inconnus ». Portée.* — Les clauses « poids, quantité, marques inconnus » ont pour effet de détruire la valeur probante des énonciations du connaissement; mais le chargeur doit être admis à établir par une autre voie leur correspondance à la réalité (Trib. Gênes, 5 janvier 1920), p. 969.

64. — *Clause « quantité inconnue ». Colis distincts.* — Le juge du fond qui décide que la clause « quantité inconnue » n'a pas lieu de s'appliquer à une marchandise répartie en colis dont le nombre peut être aisément vérifié par le capitaine interprète souverainement la convention des parties (Cass. Turin, 8 novembre 1921), p. 958.

65. — *Clause limitative de responsabilité. Marchandise extérieurement reconnaissable.* — La clause limitant la responsabilité de l'armateur à une certaine somme est, en principe, valable. Mais il n'y a plus lieu de l'appliquer lorsque la marchandise, dont la valeur est déclarée au connaissement, est de nature extérieurement reconnaissable, et alors que, d'ailleurs, le fret n'a pas été calculé au volume (Cass. Turin, 8 novembre 1921), p. 958.

66. — *Fins de non-recevoir. Expédition sur tel navire ou le suivant.* — V. *suprà*, n° 57.

67. — *Fins de non-recevoir. Preuve.* — Le transporteur qui oppose à la réclamation du réceptionnaire la déchéance pour réclamation tardive aux termes de la loi ou du connaissement doit établir le point de départ du délai dont il invoque l'expiration (Trib. Gênes, 5 janvier 1920), p. 969.

Conseils et commissions. — Voir : Commissions administratives (conseils et).

Consentement. — Voir : Affrètement, n° 11 ; — Assurances maritimes, n°s 4, 9, 26, 27, 34 ; — Connaissement, n°s 4, 5, 6, 35 ; — Remorquage, n° 4.

Consignataire de la cargaison.

ALLEMAGNE. — 1. — *Responsabilité. Delivery-order falsifié.* — La responsabilité de l'administration du quai est engagée par la remise d'un connaissement partiel pour des marchandises sous sa garde, quand bien même cette remise aurait été déterminée par la présentation d'un ordre de livraison (delivery-order) falsifié.

En timbrant ce connaissement partiel, ladite administration assume l'obligation irrévocable de livrer les marchandises qui en font l'objet au porteur régulier (Trib. sup. hanséatique, 14 juillet 1920), p. 110.

ITALIE. — 2. — *Rôles simultanés de consignataire du navire et de la cargaison.* — Après le départ du navire, le consignataire du navire est substitué au capitaine dans ses droits et obligations ; en particulier, il assume une responsabilité personnelle à raison des manquants et avaries de la cargaison.

Et la qualité qu'il revêt, en même temps, de consignataire de la cargaison ne modifie pas sa qualité dominante de consignataire du navire (Cass. Turin, 18 février 1921), p. 951.

Consignataire du navire.

Abandon, 8
Action directe, 2, 3, 11, 12.
Attributions, 8 à 10.
Avaries, 7, 9, 11
Caractère juridique 1, 9, 10.
Clauses d'exonération, 4 à 6.
Connaissement, 2, 5, 6
Consignataire de la cargaison, 11.
Fins de non-recevoir, 7.
Mandat *ad litem*. 9, 10.
Manquants, 1, 3 à 7, 11.
Marchandises à terre, 4, 7.
Obligations et responsabilité, 1 à 6, 11, 12.
Preuve, 4 à 6.
Solidarité, 12.
Usages, 9.
Vol, 4 à 7.

FRANCE. — 1. — *Caractère juridique et obligations.* — Le consignataire du navire, agent de l'armement substitué au capitaine, a comme ce dernier l'obligation de délivrer la totalité des marchandises indiquées au connaissement.

Sa responsabilité à cet égard n'est pas couverte par le fait que le déchargement et l'emmagasinage auraient eu lieu sous le contrôle de la douane (C. Rennes, 23 juin 1921), p. 774.

2. — *Action directe du chargeur.* — Le consignataire du navire qui a établi les connaissements à son nom peut être mis en cause aux lieu et place de l'armateur, son mandant, demeuré inconnu du chargeur (Trib. com. Marseille, 17 février 1921), p. 403.

3. — *Action directe du destinataire.* — Le consignataire du navire auquel n'est reprochée aucune faute ne peut pas être personnellement assigné par le réceptionnaire, en paiement de manquants, aux lieu et place du capitaine ou de l'armateur. Vainement le réceptionnaire prétendrai-il à l'encontre qu'il a pu croire de bonne foi que le consignataire, connu comme armateur, était propriétaire ou tout au moins affréteur du navire (C. d'Aix, 18 mai 1921), p. 358.

4. — *Clause de non-responsabilité. Vol. Défaut de surveillance.* — La clause exonérant le consignataire du navire de sa responsabilité n'a pas d'autre effet que de mettre à la charge du réceptionnaire la preuve d'une faute de ce consignataire ; cette faute est démontrée par le fait même que des marchandises ont été volées sur quai, ce qui révèle un défaut de surveillance.

Toutefois, la perte doit être répartie entre le consignataire et les réclamateurs lorsque ceux-ci, bien qu'avisés par la voie des journaux, ne se sont présentés pour prendre livraison que longtemps après le déchargement (Trib. com. Havre, 23 mai 1921), p. 399.

5. — *Clauses d'exonération du con-*

naissement. — Au cas de manquant à la livraison attribuable à un vol, le consignataire du navire peut opposer la clause de négligence au destinataire, lorsque celui-ci n'établit pas que le manquant est postérieur au débarquement (Trib. com. Havre, 7 décembre 1921), p. 846.

6. — *Clauses d'exonération du connaissement.* — La clause du connaissement qui exonère le capitaine des manquants dus à certaines causes, et spécialement au vol, ne saurait avoir pour effet de dégager la responsabilité d'un consignataire du navire qui ne fournit aucune explication sur la disparition des colis non représentés (C. Rennes, 23 juin 1921), p. 774.

7. — *Fins de non-recevoir. Art. 435, C. com. Vol sur quai.* — La fin de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce n'est pas opposable aux actions basées sur des manquants ou des avaries postérieurs au déchargement ; notamment, cette fin de non-recevoir n'est pas opposable à la demande formée contre le consignataire du navire en paiement de marchandises volées sur quai d'arrivée (Trib. com. Havre, 23 mai 1921), p. 399.

ITALIE. — 8. — *Abandon du navire. Inefficacité.* — L'abandon du navire par le consignataire ne libère pas le propriétaire de ses obligations envers ses créanciers (Cass. Turin, 13 février 1920), p. 190.

9. — *Attributions générales.* — *Représentation en justice.* — *a*) Si la loi ne règle pas expressément la situation juridique du consignataire du navire, la coutume commerciale a déterminé ses caractères : représentant de l'armateur hors du port d'armement, il est chargé de tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire dans le port où il réside ; en conséquence, il peut conclure les affrètements, recouvrer le fret, remettre les connaissements, décharger et livrer les marchandises, régler les avaries, et donc aussi agir en justice, tant comme demandeur que comme défendeur, dans l'intérêt, au nom et pour le compte de l'armateur, pour tout ce qui concerne les opérations dont il est chargé.

b) Mais cette faculté d'agir en justice est limitée aux opérations pour lesquelles il a reçu pouvoir de représentation ; en particulier, il ne peut agir quand l'objet du procès est la résolution d'un contrat d'affrètement prononcée à raison d'une faute commise par le capitaine hors de la résidence du consignataire et alors surtout que les marchandises n'ont été déchargées qu'occasionnellement à son port de résidence, le port de destination étant autre aux termes du connaissement (Cass. Turin, 21 février 1920), p. 948.

10. — *Représentation en justice.* — Le consignataire doit être, dans la pratique commerciale, considéré comme le représentant de l'armateur pour tout ce qui concerne les intérêts du navire et la cargaison. Il est nécessairement le représentant du propriétaire, si l'armateur est également propriétaire, et il se trouve soumis à ce titre aux règles relatives au mandataire ou au représentant prévues par les articles 367 et suivants du Code de commerce (Cass. Turin, 13 février 1920), p. 190.

11. — *Responsabilité personnelle.* — *a*) Après le départ du navire, le consignataire du navire est substitué au capitaine dans ses droits et obligations ; en particulier, il assume une responsabilité personnelle à raison des manquants et avaries de la cargaison.

b) Et la qualité qu'il revêt, en même temps, de consignataire de la cargaison ne modifie pas sa qualité dominante de consignataire du navire (Cass. Turin, 18 février 1921), p. 951.

12. — *Solidarité passive avec l'armateur.* — La demande d'indemnité du réceptionnaire peut tendre à la condamnation solidaire

de l'armateur et du consignataire du navire (Cass. Turin, 18 février 1921), p. 951.

Construction de navire.

ETATS-UNIS. — 1. — *Contrat pour l'achèvement d'un navire. Compétence.* — Un contrat d'entreprise pour achever un navire après son lancement, alors que la construction de ce navire n'est pas encore assez avancée pour lui permettre de remplir le rôle auquel il est destiné, ne rentre pas dans la compétence de la juridiction de l'Amirauté (Cour suprême, 6 décembre 1920), p. 180.

Contrats en général. — *Consentement*, voir les renvois, p. 1161.
Force majeure, effet libératoire, voir : Force majeure.
Interprétation, voir : Assurances maritimes, nos 25, 38 à 40.
Manque d'objet, voir : Affrètement, n° 21.

Contrat d'engagement. — Voir : Gens de mer, nos 2, 4, 6, 7.

Contraventions. — Voir : Crimes, délits et contraventions.

Contrebande. — Voir : Douanes.

Contrestaries. — Voir : Surestaries, n° 2.

Contrôle de la navigation.

FRANCE. — 1. — Décret du 30 décembre 1921, fixant la date à laquelle cesse d'être en vigueur la loi du 12 avril 1916 (limitation des frets), p. 1103.

Voir aussi *suprà*, Table des Documents, p. 1120, v° Monopole de pavillon ; — p. 1124, vis Sécurité de la navigation et Services maritimes postaux.

Conventions internationales. — Voir : Traités internationaux.

Conventions postales. — Voir : Services maritimes postaux.

Convoi. — Voir : Abordage, nos 1, 8, 9.

Correspondance. — Voir : Fins de non-recevoir, n° 5.

Cote. — Voir : Navigabilité, n° 3.

Couchettes. — FRANCE. — 1. — Décret du 31 août 1921, modifiant le décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord (art. 3), p. 222.

Coulage. — Voir : Connaissement, nos 39, 50.

Courtiers.

FRANCE. — 1. — Décrets du 14 septembre 1921, portant revision des tarifs de courtiers maritimes, p. 231.

2. — Décision n° 8662 et Lettre (Douanes) des 7 septembre et 25 novembre 1921, relatives à la tenue des répertoires d'opérations en douane, pp. 230 et 641.

3. — *Responsabilité des courtiers d'assurances.* — Le contrat d'assurance maritime est définitivement conclu dès que les agents des assureurs ont accepté l'ordre d'assurance du courtier, en signant l'arrêté d'assurance, alors même que la police n'a pas été dressée et que l'arrêté ne porte pas la désignation des Compagnies d'assurances.

Il n'y a pas lieu, par conséquent, au cas où ces Compagnies se refusent à signer la police et à remplir leurs obligations, de retenir la responsabilité des intermédiaires qui s'étaient chargés de faire couvrir l'assurance (C. Bordeaux, 2 mai 1921), p. 779.

EGYPTE. — 4. — *Droit au courtage. Affrètement non exécuté.* — L'intermédiaire qui a joué le rôle de mandataire commun des parties pour la conclusion d'un affrètement ne perd son droit à rémunération, au cas de non-exécution du contrat, que si celle-ci est due à la force majeure ou à l'application des conditions stipulées ; la commission prévue lui est due

lorsque l'exécution de la charte-partie n'a été arrêtée que par la volonté et du plein gré des parties (C. d'Alexandrie, 4 février 1920), p. 162.

Crimes, délits et contraventions. — *Action civile et action pénale, chose jugée*, voir : Abordage, nos 12 à 14 ; — Armateur (*incendie*), n° 5.

Contravention aux règlements de police sanitaire : décret du 26 novembre 1921 (art. 11, 153), p. 641.

Délits de pêche, recherche et constatation : décrets des 9 juillet, 8 octobre et 14 décembre 1921, pp. 211, 636 et 1101.

Détournement frauduleux de marchandises, crime maritime, voir : Capitaine, n° 3.

Voir aussi : Douanes.

Croisic (le). — 1. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi), p. 1105.

D

Danube. — Traité de Trianon (part. XII, sect. II), p. 218.

Déchargement.

1. — *Règles de la Haye, art. III, 2* (soin du déchargement) *et art. VI* (risques après déchargement), voir : Règles de la Haye.

FRANCE. — 2. — *Frais de mise en sacs.* — Lorsqu'un réceptionnaire a voulu recevoir en sacs des grains chargés en vrac et livrables sous palan, il y a lieu de mettre à sa charge les salaires des hommes employés à tenir les sacs lors de l'ensachement en cale (Trib. com. Saint-Nazaire, 6 avril 1921), p. 78.

3. — *Responsabilité. Entrepreneur choisi par l'armateur.* — Lorsque le transporteur maritime a accepté de l'expéditeur le mandat de choisir pour le compte de celui-ci un entrepreneur de déchargement, il répond des fautes commises dans l'exécution de ce mandat, auquel ne sont pas applicables les règles du livre II du Code de commerce.

Spécialement, lorsque l'entrepreneur a stipulé qu'il ne serait pas responsable des vols ou bris des colis déchargés par lui en raison de l'état d'insécurité du port (en l'espèce, le port de Beyrouth), cette stipulation est valable à l'égard de l'expéditeur, et le transporteur qui a commis une faute en privant celui-ci, sans l'en aviser, du recours de l'article 1994 du Code civil, doit conserver la responsabilité du vol commis au cours du déchargement (Trib. com. Seine, 23 septembre 1921), p. 842.

Déchargement et rechargement dans un port de relâche, voir : Avaries communes, n° 1.

Surveillance de la douane, voir : Consignataire du navire, n° 1.

ANGLETERRE. — 4. — *Frais. Clause « alongside ». Bois. Usages du port.* — Lorsque, d'une part, la charte-partie prévoit que le chargement, délivré le long du navire, doit être enlevé aux frais et risques de l'affréteur et que, d'autre part, il résulte d'une coutume du port de déchargement que la cargaison est déchargée au moyen d'appontements suspendus lorsqu'il est impossible au navire d'aller à quai, les frais nécessités par les appontements incombent à l'affréteur.

En effet, le navire n'ayant pu arriver à quai, l'armateur n'était pas tenu de décharger les marchandises à quai mais simplement de les mettre à la disposition de l'affréteur au bord de la lisse (Haute Cour de Justice, 17 mai 1920), p. 132.

BELGIQUE. — 5. — *Déchargement d'office. Responsabilité ultérieure.* — La clause autorisant le déchargement d'office aux frais et risques du propriétaire de la marchandise et stipulant que le capitaine devra emmagasiner celle-ci ne déroge pas au principe en vertu duquel le capitaine reste comptable de la marchandise jusqu'à sa délivrance au

destinataire (*jugement*) (C. Bruxelles, 25 avril 1921), p. 138.

Voir aussi : Livraison ; — Risques terrestres (*responsabilité après déchargement*) ; — Staries et surestaries.

Déchéances. — Voir : Fins de non-recevoir.

Délais. — Voir : Charte-partie, nos 7, 14 ; — Fins de non-recevoir ; — Prescription.

Délaissement. — Voir : Assurances maritimes, n° 24.

Délits. — Voir : Crimes, délits et contraventions.

Delivery-order. — Voir : Connaissement, nos 27, 51.

Dépôt.

FRANCE. — Voir : Consignataire du navire, nos 1, 4 ; — Fins de non-recevoir, nos 2, 6, 7.

ALLEMAGNE. — *Administration du quai dépositaire*, voir : Consignataire de la cargaison, n° 1.

BELGIQUE. — 1. — *Frais de veille. Responsabilité en cas de vol.* — L'armement n'est pas fondé à invoquer la « negligence clause » pour s'exonérer des conséquences d'un vol commis après déchargement alors que la marchandise se trouvait à quai sous sa garde et qu'il porte en compte les frais de veille (Trib. com. Anvers, 10 janvier 1922), p. 446.

Contrà, v. n° 4.

2. — *Frais de veille. Responsabilité en cas de vol.* — L'armateur qui se fait payer les frais de veille sur toute la quantité mentionnée au connaissement répond du vol à quai même s'il a prévenu le destinataire de ce que, à défaut d'enlèvement immédiat, il ne répondait pas des dommages, avaries ou de tous autres risques (Trib. com. Anvers, 5 janvier 1922), p. 442.

3. — *Responsabilité. Déchargement d'office.* — La clause autorisant le déchargement d'office aux frais et risques du propriétaire de la marchandise et stipulant que le capitaine devra emmagasiner celle-ci ne déroge pas au principe en vertu duquel le capitaine reste comptable de la marchandise jusqu'à sa délivrance au destinataire (Trib. com. Anvers, 20 novembre 1920, confirmé par C. Bruxelles, 25 avril 1921), p. 138.

4. — *Clause d'exonération.* — Le destinataire qui reste en retard de prendre réception des marchandises ne peut rendre le capitaine responsable des avaries survenues pendant que la marchandise se trouvait sur quai. L'armement peut en tout cas s'exonérer des conséquences de ces avaries en invoquant la « negligence clause » (Trib. com. Anvers, 20 janvier 1922), p. 911.

Contrà, v. n° 2.

ITALIE. — 5. — *Clause d'exonération.* — La clause d'exonération de responsabilité pour dommages terrestres doit être rapprochée de la « cesser clause » ; elle ne peut avoir pour effet de faire perdre au réceptionnaire tout droit à réclamation par le seul fait de ne s'être pas présenté sous palan, mais seulement de substituer à la responsabilité de l'armateur celle du dépositaire (Trib. Gênes, 5 janvier 1920), p. 969.

Dératisation. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1121, v° Police sanitaire.

Déroutement. — Voir : Assurances maritimes, nos 44, 47 ; — Règles de la Haye (*art. IV, 3*).

Désinfection. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1121, v° Police sanitaire.

Despatch money. — Voir : Staries, n° 1.

Dieppe.

1. — Décrets des 27 juillet et 28 décembre 1921 : péages locaux (renvoi), pp. 214 et 1103.

2. — Décret du 10 décembre 1921,

concernant la station de pilotage (renvoi), p. 1100.

3. — Décret du 10 janvier 1922 : outillage public (renvoi), p. 1106.

Dimanches et jours fériés. — Voir : Staries, n° 2.

Documents nautiques. — FRANCE. — 1. — Décret du 31 août 1921, modifiant le décret du 21 septembre 1908 sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord (art. 5), p. 222.

Domaine public maritime. — Ports maritimes autonomes : décret du 23 septembre 1921, p. 633.

Dommages de guerre.

1. — Traité de Trianon (extraits), p. 218.

Voir aussi : Abordage, nos 9, 17 ; — Assurances maritimes, nos 1, 3, 11, 12, 13, 16, 17, 21, 23, 24, 30, 45, 46 ; — Réquisitions.

Dommages-intérêts en général. — *Bénéfice espéré*, voir : Assistance et sauvetage maritimes, n° 5.
Calcul, voir : Abordage, n° 21.
Change, voir : Abordage, n° 28.
Dommage direct, voir : Abordage, n° 35.
Faute, voir : Affrètement, nos 8, 9.
Préjudice effectif, voir : Abordage, nos 10, 38.

Douanes. — Décrets et décisions administratives, voir *suprà*, Table des Documents, p. 1117.
Confiscation du navire, voir : Prohibition de sortie, n° 3.
Contrebande, responsabilité civile, voir : Armateur, n° 4.
Frais, voir : Avaries communes, n° 1 ; — Connaissement, n° 8.
Surveillance du déchargement, voir : Consignataire du navire, n° 1.

Douarnenez. — 1. — Décret du 26 janvier 1922, modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes, p. 1107.

Droits et taxes. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1118.

Droit international public. — Voir : Cautio judicatum solvi ; — Immunité de juridiction ; — Traités.

Dunkerque.

1. — Décret du 27 novembre 1921 : outillage public (renvoi), p. 678.
2. — Décret du 10 décembre 1921, concernant les stations de pilotage comprises dans les directions de l'inscription maritime de Dunkerque et du Havre (renvoi), p. 1100.
3. — Arrêtés (Com.) des 2 septembre 1921 et 21 janvier 1922 : péages locaux (renvois), pp. 230 et 1107.

E

Echouement. — Voir : Assurances maritimes, n° 46.

Ecoles. — Voir : Enseignement maritime.

Elève commissaire. — Voir : Gens de mer, nos 3, 6.

Emballages. — Voir : Connaissement, nos 9, 43 ; — Règles de la Haye (*art. III, 3 a ; art, IV, 2 n*).

Embarcations de sauvetage. — Voir : Sécurité de la navigation, n° 1.

Emeute. — Voir : Règles de la Haye (*art. IV, 2 k*).

Encombrement. — FRANCE. — 1. — Loi du 1er juillet 1921, sur la vente des marchandises en souffrance ... dans les ports maritimes et de la navigation intérieure, p. 209.

Voir aussi : Staries, n° 1.

Endossement. — Voir : Connaissement, nos 1, 54, 55.

Engagement (contrat d'). — Voir : Gens de mer, nos 2, 4, 6, 7.

Engins de bord. — Voir : Armement (objets d').

Engins de sauvetage. — Voir : Sécurité de la navigation, n° 1.

Enregistrement.

1. — Traité de Trianon (art. 209 : port d'enregistrement des navires), p. 218.

FRANCE. — 2. — Décision (Douanes) n° 3486, du 3 août 1921 : Vente de navires d'une jauge ne dépassant pas 100 tonnes ; droit de mutation, p. 215.

Enseignement maritime.

FRANCE. — 1. — Arrêté (Mar. march.) du 21 novembre 1921 : Écoles nationales d'enseignement maritime (renvoi), p. 640.

Entrepreneur de déchargement. — Voir : Déchargement, n° 3.

Environ (clause). — *Date de livraison du navire*, voir : Affrètement, n° 8.

Epaves. — Voir : Assistance et Sauvetage maritimes, n°s 1, 2, 3, 5.

Equipage. — Voir : Gens de mer.

Choix de l'équipage, responsabilité, voir : Armateur, n° 3.

Essence. — *Incendie*, voir : Armateur, n° 5 ; — Assurances maritimes, n°s 26, 45.

Etat. — Voir : Abordage, n° 9 ; — Affrètement, n° 2 ; — Assistance et sauvetage maritimes, n° 7 ; — Cautio judicatum solvi, n° 1 ; — Assurances maritimes, n°s 3, 16, 17, 21 ; — Flotte d'Etat ; — Immunité de juridiction ; — Saisie, n° 2.

Etats-majors. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1116, v° Brevets et Diplômes, et *infrà*, p. 1172, v° Gens de mer, n°s 3, 6.

Etrangers. — Voir : Abordage, n°s 6, 9, 11, 18, 19 ; — Arbitrage (*clause compromissoire*), n° 2 ; — Armateur (*agences*), n° 10 ; — Arrimage, n° 1 ; — Assurances maritimes (*loi applicable*), n° 48 ; — Fins de non-recevoir (*art. 435, C. com.*), n° 8 ; — Hypothèque maritime, n° 2 ; — Litispendance, n° 1 ; — Pilotage, n° 7 ; — Prohibition de sortie ; — Vente de navire, n° 4.

Etats étrangers, voir : Cautio judicatum solvi, n° 1 ; — Immunité de juridiction.

Langue étrangère, contrats, voir : Remorquage, n° 4.

Monnaies étrangères, change, voir : Abordage, n° 28 ; — Assurances maritimes, n° 14 ; — Fret, n°s 4, 7, 8.

Examens. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1116, v° Brevets et diplômes.

Exequatur. — Voir : Hypothèque maritime, n° 2.

Expertise.

FRANCE. — 1. — Loi du 1er juillet 1921, sur la vente des marchandises en souffrance (art. 4), p. 209.

2. — *Partie non représentée.* — Tous les modes de preuve étant admis en matière commerciale, le juge d'un litige entre armateur et réceptionnaire peut faire état d'un rapport d'expertise dressé en vertu d'une convention conclue entre l'armateur et les assureurs et à laquelle le réceptionnaire n'avait point été partie (Cass. req., 15 novembre 1920), p. 25.

Voir aussi : Abordage, n° 21 ; — Fins de non-recevoir, n°s 3, 9 ; — Navigabilité, n°s 3, 7 ; — Vente publique, n° 1.

Exterritorialité. — Voir : Immunité de juridiction.

F

Fait de prince. — Voir : Charte-partie, n° 12, et Staries, n° 4 ; — Réquisitions.

Fécamp.

1. — Décret du 19 novembre 1921 : péages locaux (renvoi), p. 640.

2. — Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi), p. 1100.

Feux. — Voir : Abordage, nos 1, 8, 13, 17, 26.
Signaux de détresse (décr. 31 août 1921, art. 5, 7, 8, 10, 13), p. 222.

Fins de non-recevoir.

Assurances, 8, 12, 13
Avaries, 1, 2, 4, 6, 10, 11.
Caractère juridique 3, 4.
Conflit de lois, 8.
Connaissement, 10, 13, 14, 15.
Consignataire du navire, 7.
Correspondance, 5.
Délais : point de départ, 11, 14, 15.
— suspension, 3, 4, 5.
Etrangers, 8.
Expertise, 3, 9.
Guerre, 4.
Manquants, 1, 2, 4, 5, 7 à 9, 11 à 15.
Marchandises déchargées, 2, 6, 7.
Moratorium, 4.
Pourparlers, 5.
Preuve, 3, 9, 15.
Recours des tiers, 10, 12, 13.
Règles de la Haye, 1.
Transitaire, 6, 10.
Transports successifs, 6, 10, 14.
Vol, 7.

1. — *Règles de la Haye* (*art. III, 6*), voir : Règles de la Haye.

FRANCE. — 2. — *Marchandises déchargées. Règles légales applicables.* — Lorsque l'armateur n'a reçu aucun mandat quant à la réception de la marchandise au débarquement, les dispositions légales régissant les transports maritimes sont applicables à l'action en paiement de manquants intentée par un réclamateur qui n'a retiré ses marchandises que bien après leur déchargement (Trib. com. Havre, 31 décembre 1920), p. 75.

3. — *Art. 435, C. com. Délais. Nature juridique et suspension. Expertise.* — La déchéance édictée par l'article 435 du Code de commerce a le caractère d'une prescription extinctive, à laquelle sont applicables les dispositions générales du Code civil relatives aux causes de suspension de la prescription.

Spécialement, et par application de la règle *contrà non valentem agere non currit præscriptio*, le délai de un mois pour agir en justice contre le transporteur court, non pas du jour de la requête à fin d'expertise équivalant à la protestation, mais seulement du jour du dépôt du rapport de l'expert déterminant les causes du dommage, le droit du réceptionnaire à une indemnité étant jusqu'alors indéterminé et incertain (C. d'Aix, 20 décembre 1920), p. 817.

4. — *Art. 435, C. com. Délais. Moratorium.* — Le délai fixé par l'article 435 du Code de commerce pour protester et agir en justice, en cas de dommages aux marchandises ou de manquants, n'est pas susceptible d'être suspendu en vertu de l'article 1er du décret du 10 août 1914 (Cass. civ., 21 juin 1921), p. 319.

5. — *Art. 435, C. com. Délais. Pourparlers.* — La correspondance échangée entre les parties ne constitue des pourparlers susceptibles de faire écarter l'application de l'article 435 du Code de commerce que s'il y a eu tractation et discussion du litige. Ne répondent pas à cette condition le simple envoi d'une facture au consignataire du navire à un moment où la déchéance était déjà encourue, l'avis que la réclamation est transmise à l'armateur et la réponse négative par laquelle celui-ci décline toute responsabilité (Trib. com. Marseille, 29 déc. 1920), p. 93.

6. — *Art. 435, C. com. Transitaire.* — L'armateur qui a accepté le rôle de transitaire pour la garde et la réexpédition des marchandises ne peut pas opposer, à l'action du destinataire pour avaries subies sur quai, la fin de non-recevoir édictée par l'article 435 du Code de commerce (Cass. req., 15 novembre 1920), p. 25.

7. — *Art. 435, C. com. Vol sur quai.* — La fin de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce n'est pas opposable aux actions basées sur des manquants ou des avaries postérieurs au déchargement ; notamment, cette fin de non-recevoir n'est pas opposable à la demande formée contre le consignataire du navire en paiement de marchandises volées sur quai d'arrivée (Trib. com. Havre, 23 mai 1921), p. 399.

8. — *Art. 435, C. com. Conflit de lois.* — Le fait que le transport

a eu lieu sur navire étranger n'autorise pas le destinataire français de marchandises débarquées dans un port de France à prétendre que la fin de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce est inapplicable à son action en paiement de manquant, introduite contre l'armateur étranger devant un tribunal français.

A plus forte raison, ladite fin de non-recevoir est également applicable à l'action dirigée contre les assureurs en vertu d'une police flottante faite en France et couvrant des expéditions par navires de toute nationalité (Trib. com. Marseille, 29 déc. 1920), p. 93.

ALLEMAGNE. — 9. — *Art. 608, C. com. all. Manquants. Défaut d'expertise.* — Le réceptionnaire doit, aux termes de l'article 608 du Code de commerce allemand, faire procéder à une expertise pour la constatation des manquants à l'arrivée, alors même que ces manquants résulteraient du comptage des colis, fait sans discussion entre les intéressés (Trib. d'Empire, 9 avril 1921), p. 411.

10. — *Obligations du transitaire.* — Le transitaire qui reçoit une marchandise d'un vapeur pour la réexpédier est tenu de sauvegarder les droits du véritable destinataire à l'encontre du navire.

Spécialement, la responsabilité du transitaire est engagée s'il a reçu sans faire de réserves des marchandises atteintes d'avaries apparentes, alors d'ailleurs que le transporteur n'était pas couvert par les clauses d'exonération du connaissement, qui ne visaient que le poids et la qualité (Trib. rég. Hambourg, 22 juin 1921), p. 417.

BELGIQUE. — 11. — *Art. 266, l. mar. Cours du délai. Réception non terminée.* — Les réserves prescrites par l'art. 266, liv. II, du Code de commerce ne sauraient être considérées comme tardives lorsqu'elles sont faites à un moment où le destinataire discutait encore avec le capitaine les conditions auxquelles il accepterait des débris offerts à la place d'une partie des marchandises et où, par suite, la réception n'était pas terminée (C. Bruxelles, 25 avril 1921), p. 138.

12. — *Obligations de l'assuré.* — L'assuré n'a pas l'obligation d'intenter en son nom et pour compte des assureurs les recours qui peuvent être dirigés contre les tiers responsables. Sa seule obligation est de prendre ou de mettre l'assureur à même de prendre les mesures qui doivent être prises d'urgence pour permettre ultérieurement aux assureurs d'exercer le recours (Sentences arbitrales, 5 décembre 1921 et 6 janvier 1922), p. 454.

13. — *Obligations de l'assuré.* — Le fait par l'assuré de n'avoir pas protesté du chef de manquant contre le transporteur n'entraîne pas déchéance de son droit à indemnité. Et la responsabilité de cet assuré n'est pas engagée envers les assureurs s'il n'est pas établi qu'il ait commis une faute dommageable en ne protestant pas, étant donné qu'il s'agissait d'un manquant à l'intérieur des colis et que les clauses du connaissement rendaient tout recours très problématique (Sent. arbitrale, 22 janvier 1921), p. 158.

ITALIE. — 14. — *Cours du délai. Transport sur tel navire ou le suivant.* — Si le connaissement porte que le transport sera effectué par tel navire ou le suivant, en cas de manquants sur les livraisons effectuées par le premier navire, les délais de réclamation et d'action ne commencent à courir contre le réceptionnaire qu'à partir du moment où il a acquis la certitude que les colis manquant n'ont pas été chargés sur le navire suivant (Cass. Turin, 8 novembre 1921), p. 958.

15. — *Cours du délai. Preuve.* — Le transporteur qui oppose à la réclamation du réceptionnaire la déchéance pour réclamation tardive aux termes de la

loi ou du connaissement doit établir le point de départ du délai dont il invoque l'expiration (Trib. Gênes, 5 janvier 1920), p. 969.

Fleuves et rivières. — Voir : Navigation intérieure.

Flotte d'Etat. — Voir les renvois p. 1179, v° Navire (*navires d'Etat*).

Force majeure. — *Caractères*, voir : Abordage, n° 29 ; — Affrètement, n° 17 ; — Charte-partie, n° 11.
Cas fortuit, distinction, preuve, voir : Abordage, n° 15.
Effet libératoire, voir : Affrètement, n°s 9, 10, 18 ; — Charte-partie, n° 12 ; — Courtiers, n° 4 ; — Règles de la Haye (*art. IV, 2*).

Fournitures. — Voir : Privilèges, n°s 4, 5.

Francisation. — Voir : Vente de navire, n° 3.

Fraudes. — *Connaissement et delivery-order falsifiés*, voir : Connaissement, n°s 27, 49 ; — Règles de la Haye (*art. III, 5 ; art. IV, 5*).
Détournement frauduleux de marchandises, voir : Capitaine, n° 3.
Fraudes en douane, voir : Armateur, n° 4 ; — Prohibition de sortie, n° 3.

Fret.

Acomptes, 8.
Action *in rem*, 12.
Calcul, 7, 8.
Change, 4, 7, 8.
Consignataire du navire, 13.
Contrôle de l'Etat, 1, 2.
Débiteur, 10.
Droit au fret, 6, 9.
Encaissement, 12, 13.
Etrangers, 8.
Garantie, 14.
Indû, 5.
Limitation, 1.
Monnaie, 4, 7, 8.
Paiement d'avance, 3, 4, 10, 12.
Perte, 11.
Réceptionnaire, 10.
Recours contre les tiers, 11.
Sous-affrètement, 6, 12.
Suspension, 9, 11.
Traite, 4.
Usages, 4.

FRANCE. — 1. — Décret du 30 décembre 1921, fixant la date à laquelle cesse d'être en vigueur la loi du 12 avril 1916 (limitation des frets), p. 1103.

2. — Décret du 28 janvier, relatif à l'application de l'art. 5 de la loi du 9 août 1921 (office de renseignements sur les frets sous pavillon français), p. 1108.

3. — *Mention « fret payé d'avance »*. — Lorsque le connaissement porte la mention « payé d'avance », l'armateur peut différer la remise de ce titre au chargeur tant que celui-ci n'a pas effectivement payé le fret (Cass. req., 2 août 1921), p. 750.

4. — *Paiement d'avance en espèces. Traite.* — Lorsque, tant d'après les usages des lieux (Pondichéry, en l'espèce) que d'après les conditions générales du transport, le fret est payable d'avance et en roupies, le chargeur ne peut prétendre se libérer en remettant à l'armateur, contre son gré, une traite à vue sur Paris (Cass. req., 2 août 1921), p. 750.

5. — *Fret indû.* — La clause de négligence ne peut pas être invoquée par l'armateur s'il a tiré profit de la faute commise par le capitaine ; mais c'est au réclamateur qu'il incombe de prouver la réalité de ce profit (en l'espèce, que le fait d'avoir délié des balles pour l'arrimage a donné lieu à un supplément de fret) (Trib. com. Havre, 7 décembre 1921), p. 846.

6. — *Rupture injustifiée de l'affrètement.* — Lorsqu'un navire est inscrit en première cote du Veritas et qu'il répond à toutes les prescriptions de la loi du 17 avril 1907, il existe en sa faveur une présomption de bon état de navigabilité.

En conséquence, si le chargeur a retiré ses marchandises, sous prétexte que le navire n'était pas à même d'affronter les risques du voyage, il lui incombe de détruire cette présomption par une preuve contraire positive et indiscutable, laquelle ne résulte pas nécessairement de ce que des experts arbitres ont conclu à l'innavigabilité.

Faute de faire cette preuve, le chargeur doit être condamné

à payer, à l'affréteur avec lequel il a traité, le fret convenu et les frais de déchargement et autres occasionnés par l'inaccomplissement du voyage; il doit en outre rembourser à l'affréteur le montant des dommages-intérêts dont celui-ci est tenu envers l'armateur pour préjudice résultant de la rupture du contrat de transport et de saisie du navire (Trib. com. Havre, 17 janvier 1921), p. 389.

ALLEMAGNE. — 7. — *Paiement. Cours du change.* — Le fret stipulé payable au cours du change du dernier jour de débarquement doit être calculé sur le cours moyen de ce jour (Sent. arbitrale, 25 juillet 1921), p. 420.

BELGIQUE. — 8. — *Paiement. Monnaie stipulée. Change.* — En l'état d'une convention d'affrètement stipulant le fret en francs, il faut admettre que les parties ont eu en vue des francs français, lorsque le contrat a été conclu en France, à l'intervention de courtiers français, entre un armement suédois et un affréteur français. En conséquence, il y a lieu de tenir compte du change pour dire dans quelle mesure l'affréteur se trouve libéré par le paiement en francs belges d'un acompte sur le solde de fret payable à Anvers (Trib. com. Anvers, 22 août 1921), p. 153.

ETATS-UNIS. — 9. — *Cours. Suspension.* — La clause d'une charte-partie prévoyant la suspension de l'affrètement au cas où le navire se trouverait dans l'impossibilité d'effectuer son service (breakdown clause) autorise l'affréteur à invoquer la suspension de l'affrètement pendant la durée des réparations des avaries occasionnées par un abordage. Il en est ainsi alors même que, au moment de l'abordage et même après l'achèvement des réparations, le navire se trouvait au port en attendant son chargement, de sorte que l'abordage n'avait causé, en fait, aucun préjudice à l'affréteur (C. d'appel, 4e circ., 3 mai 1921), p. 464.

10. — *Mention « fret payé d'avance ». Solde impayé.* — Lorsque le connaissement porte l'indication « fret payé d'avance », le réceptionnaire n'est pas responsable du paiement du fret qui, en fait, n'a pas été versé à l'armateur (C. du distr. sud de New-York, 27 juin 1921), p. 942.

11. — *Perte de fret. Recours contre le tiers responsable.* — La perte de fret résultant pour l'armateur de la suspension de location réclamée par l'affréteur, qui, à la suite d'un abordage, invoque le bénéfice de la breakdown clause, constitue un dommage dont il peut demander réparation à l'auteur responsable de l'abordage (C. d'appel, 4e circ., 3 mai 1921), p. 464.

12. — *Procédure. Action « in rem ».* — Le fret payé d'avance pour des marchandises chargées à bord d'un navire affrété, et qui ont été déchargées par le capitaine avant le départ, n'est pas recouvrable par voie de procédure réelle contre le navire, lorsque ce fret a été payé à l'agent de l'affréteur, qu'il n'a jamais été encaissé par le propriétaire armateur et que ce dernier n'a jamais autorisé l'agent de l'affréteur à encaisser pour son compte (C. du district est de New-York, 19 mars 1921), p. 188.

ITALIE. — 13. — *Encaissement du fret.* — Si la loi ne règle pas expressément la situation juridique du consignataire du navire, la coutume commerciale a déterminé ses caractères : représentant de l'armateur hors du port d'armement, il est chargé de tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire dans le port où il réside ; en conséquence il peut... recouvrer le fret... (Cass. Turin, 21 février 1920), p. 948.

14. — *Garantie du paiement.* — Il n'y a pas baraterie lorsque le capitaine débarque la marchandise dans un autre port que

celui de destination si, en agissant ainsi, il a pour but, non pas de soustraire le chargement aux réceptionnaires et d'en tirer un profit illicite, mais de sauvegarder les droits propres de l'armateur pour le paiement du fret (Trib. Milan, 26 février 1920), p. 478.

Frigorifiques. — Voir : Navigabilité, nos 7, 8 ; — Règles de la Haye (*art. III, c*).

G

Gage. — Voir : Saisie, n° 2.

Gardes maritimes. — FRANCE. — 1. — Décrets des 16 juillet et 31 décembre 1921 : Organisation du personnel (renvois), pp. 213 et 1105.

Gardiennage. — Voir : Dépôt.

Garde de navires, tarif : décret du 24 août 1921 (renvoi), p. 221.

Garonne.

1. — Décret du 16 décembre 1921, relatif à l'application aux eaux de la Garonne de la loi du 22 juillet 1913, sur les navires à parcours mixtes, p. 1101.

Gendarmerie maritime.

FRANCE. — 1. — Décret du 24 août 1921, modifiant le tarif des allocations dues par les armateurs aux militaires de la gendarmerie maritime pour garde de navires (renvoi), p. 221.

Gens de mer.

FRANCE. — 1. — Lois, décrets et décisions administratives, voir, *suprà*, Table des Documents, p. 1119.

2. — *Agents du service général.* — Les règles spéciales du droit maritime sur la prestation des services des gens de mer ne visent pas les seuls marins proprement dits inscrits maritimes ; elles s'appliquent à tous les membres de l'équipage et, notamment, à un garçon interprète à bord (Trib. com. Marseille, 27 septembre 1921), p. 855.

3. — *Etats-majors. Elève commissaire.* — Un élève commissaire de bord doit être considéré comme faisant partie de l'état-major du navire (Trib. com. Marseille, 28 décembre 1921), p. 857.

4. — *Accident. Rôle d'équipage non établi. Loi du 29 déc. 1905.* — Au cas d'accident survenu à un inscrit maritime à bord d'un navire sur lequel il devait naviguer et au cours d'un travail en corrélation directe avec ses fonctions, la loi du 29 décembre 1905 est applicable bien que le rôle d'équipage n'existât pas encore.

En conséquence, le Tribunal civil n'est pas compétent pour connaître d'une action basée par ce marin sur les dispositions de la loi du 9 avril 1898 (Trib. civ. Havre, 15 janvier 1921), p. 380.

5. — *Maladie. Sortie de l'hôpital. Salaires.* — La sortie de l'hôpital du marin tombé malade pendant le voyage ne dégage pas nécessairement l'armateur de l'obligation au paiement des salaires mise à sa charge par l'article 262 du Code de commerce. La sortie de l'hôpital ne constitue qu'une présomption de guérison, que le marin peut détruire par la preuve contraire (Trib. com. Nantes, 7 février 1921), p 851.

6. — *Congédiement (art. 270, C. com.). Etats-majors.* — L'article 270 du Code de commerce, relatif au congédiement des matelots, n'est pas applicable aux officiers composant l'état-major des navires de commerce (Trib. com. Marseille, 28 décembre 1921), p. 857.

7. — *Congédiement (art. 270, C. com.). Fin du voyage.* — En l'absence de toute convention dérogeant à l'article 270 du Code de commerce, aucune indemnité n'est due par l'armateur au cas de congédiement d'un homme de l'équipage après l'achèvement du voyage (Trib.

com. Marseille, 27 septembre 1921), p. 855.

Gérance. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1119, v° Flotte d'Etat.
Navire de la Couronne britannique en gérance, voir : Immunité de juridiction, n° 3.
Navires de l'United States Shipping Board, voir : Cautio judicatum solvi, n° 1 ; — Immunité de juridiction, n° 2.

Gomme. — *Différentes espèces, livraison non conforme au connaissement*, voir : Connaissement, n° 24.

Grains. — *Frais de mise en sacs*, voir : Déchargement, n° 2.

Granville.

1. — Décrets des 12 juillet et 19 octobre 1921 : péages locaux (renvois), pp. 212 et 637.
2. — Décret du 13 décembre 1921 : outillage public (renvoi), p. 1100.

Gravelines.

1. — Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi), p. 1100.
2. — Décret du 4 janvier 1922 : péages locaux (renvoi), p. 1105.

Great Yarmouth. — *Usages, déchargement par appontements*, voir : Déchargement, n° 4.

Grève. — Voir : Charte-partie, n° 12 ; — Conflits du travail.

Griffe. — Voir : Connaissement, n°s 4 à 6.

Groix. — 1. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi), p. 1105.

Guerre. — *Contrats avec sujets ex-ennemis*, Traité de Trianon, part. X, sect. V (renvoi), p. 218.
Dommages de guerre, réparation, voir : Abordage, n° 9, et Traité de Trianon (extraits), p. 218.
Moratorium, voir : Fins de non-recevoir, n° 4.
Survenance, effet libératoire, voir : Affrètement, n° 5.
Risques de guerre, voir : Abordage, n°s 17, 26 : — Assurances maritimes, n°s 1, 3, 11 à 13, 16, 17, 21, 23, 24, 30, 45, 46 ; — Règles de la Haye (*art. IV, 2 e*).

Voir aussi : Réquisitions, n°s 2 et suiv.

H

Hamacs. — Voir : Couchettes.

Harter Act. — Voir : Connaissement, n°s 23, 26, 44, 46, 49, 50, 58 ; — Navigabilité, n° 7.

Havre (le). — 1. — Décret du 10 décembre 1921, concernant les stations de pilotage comprises dans les directions de l'inscription maritime de Dunkerque et du Havre (renvoi), p. 1100.
2. — Décret du 28 décembre 1921 : péages locaux (renvoi), p. 1103.

Honfleur. — 1. — Décrets des 20 octobre 1921 et 13 janvier 1922 : péages locaux (renvois), pp. 637 et 1106.
2. — Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi), p. 1100.

Huiles minérales. — *Incendie*, voir : Armateur, n° 5 ; — Assurances maritimes, n°s 26, 45.

Hygiène à bord.

FRANCE. — 1. — Décret du 31 août 1921, modifiant le décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord, p. 222.
2. — Décret du 26 novembre 1921, réglementant la police sanitaire maritime, p. 641.

Hypothèque maritime.

DOCTRINE. — 1. — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28-30 juillet 1921), § III : Les privilèges et hypothèques maritimes (Georges Ripert), p. 294.

FRANCE. — 2. — *Parties et navire*

étrangers. Exequatur. — Un acte constitutif d'hypothèque sur un navire étranger, passé en France entre étrangers devant un consul étranger, peut être déclaré exécutoire en France (Trib. civ. Seine, 23 juin 1921), p. 840.

ETATS-UNIS. — 3. — Le créancier hypothécaire n'encourt aucune responsabilité en raison de l'inexécution d'un contrat d'affrètement passé par l'armateur son débiteur, alors même que le navire est enregistré à son nom, et qu'il a reçu le montant du fret, conformément aux stipulations de l'acte de constitution d'hypothèque (C. du district sud de New-York, 24 novembre 1919), p. 477.

I

Immatriculation. — *Port d'enregistrement des navires* (Traité de Trianon, art. 209), p. 218.

Immunité de juridiction.

FRANCE. — 1. — *Office Suisse des Transports extérieurs. Affrètement.* — Les tribunaux français sont incompétents pour connaître d'une action intentée au Gouvernement fédéral suisse et concernant des accords en vue d'un transport par mer passés avec l'Office Suisse des Transports extérieurs, agissant dans un but politique exclusif de toute idée de spéculation (Paris, 16 mars 1921), p. 763.

ALLEMAGNE. — 2. — *United States Shipping Board. Abordage.* — La règle du droit des gens qui reconnaît l'immunité de juridiction aux Etats étrangers peut être invoquée par l'United States Shipping Board actionné devant les tribunaux allemands en réparation des dommages consécutifs à un abordage (Trib. sup. hanséatique, 28 février 1921), p. 868.

EGYPTE. — 3. — *Navire d'Etat géré commercialement.* — L'immunité de juridiction ne peut pas être invoquée par un Etat actionné en raison d'un fait accompli par ses employés dans la gestion de ses intérêts privés et complètement en dehors de son action politique.

Spécialement, la juridiction mixte égyptienne peut statuer sur la responsabilité encourue dans un abordage par un navire appartenant à la Couronne britannique, alors qu'au moment du sinistre ce navire, géré pour le compte du Gouvernement, n'était pas commandé par un officier de la marine royale et effectuait un voyage commercial (C. d'Alexandrie, 24 novembre 1920), p. 167.

Incendie. — Voir : Armateur, n° 5 ; — Assurances maritimes, n°s 45, 47 : — Règles de la Haye (*art. IV, 2 b*).

Indo-Chine. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1118, v^is Douanes (décr. 19 sept. 1921) ; — Ports (Saïgon) ; et *infrà*, p. 1181, v° Pilotage, n°s 9 et 11.

Innavigabilité. — Voir : Navigabilité.

Inscription maritime. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1119.

Marins non inscrits, voir : Gens de mer, n° 2.

Instruments nautiques.

FRANCE. — 1. — Décret du 31 août 1921, modifiant le décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord (art. 5 et 8), p. 222.

International Law Association. — Conférence de la Haye, 1921, voir : Règles de la Haye.

J

Jours fériés. — Voir : Staries, n° 2.

Justice maritime. — *Tribunal maritime commercial, chose jugée*, voir : Abordage, n°s 12 à 14.

Voir aussi : Crimes, délits et contraventions (*délits de pêche ; détournement de marchandises*).

L

Laines. — *Chargement en pontée*, voir : Assurances maritimes, n° 29.

Langue étrangère. — *Contrat, consentement*, voir : Remorquage, n° 4.

Liberté du commerce. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1119, v° Frets, et p. 1120, v° Monopole de pavillon ; et *infrà*, v^is Prohibition de sortie ; — Surestaries, n° 2.

Licence d'importation. — Voir : Surestaries, n° 2.

Litispendance.

BELGIQUE. — 1. — *Tribunaux étrangers.* — Le principe de la litispendance s'applique même à l'égard d'une demande formée devant un juge étranger (Trib. com. Anvers, 23 novembre 1921), p. 905.

Livraison. — *Cesser clause*, voir : Connaissement, n°s 42, 61.
Droit à la livraison, voir : Connaissement, n° 27, 36, 51, 54.
Livraison alongside, voir : Déchargement, n° 4 ; — *sous palan*, voir : Connaissement, n°s 10, 61 ; — Règles de la Haye (*art. I, e*).
Livraison du navire, voir : Affrètement, n°s 8, 10, 18.
Marchandises de nature différente, voir : Connaissement, n°s 24, 25.
Refus de prendre livraison, retard du réceptionnaire, voir : Connaissement, n°s 34, 39.

Voir aussi : Déchargement ; — Manquants ; — Risques terrestres.

Livre de bord.

FRANCE. — 1. — *Force probante.* — *a*) Lorsqu'un vapeur anglais, après son abordage avec un vapeur français, n'a pas rempli les formalités prescrites par sa loi nationale, n'a fait ni rapport de mer ni déclaration sous forme d'affidavit, et ne produit que des copies de déclarations ni signées ni datées du capitaine et de l'équipage et un livre de bord sans visa ni paraphe, il y a lieu de reconnaître une force probante absolue au rapport de mer du vapeur français déposé immédiatement après le sinistre, confirmé dès le lendemain par les dépositions régulières de l'équipage, et corroboré par la matérialité des faits et l'appréciation des autorités administratives maritimes.

b) En conséquence, s'il résulte de ce rapport de mer que le vapeur français, naviguant de nuit et par temps de brume dans des parages très fréquentés, avait réduit sa vitesse à l'allure lui permettant de gouverner, le vapeur anglais doit être déclaré seul responsable de l'abordage lorsque les énonciations de son livre de bord et la violence extraordinaire du choc permettent de conclure qu'il avait conservé une vitesse excessive, même après avoir aperçu l'autre navire (C. d'Aix, 10 novembre 1920), p. 46.

2. — *Force probante.* — Lorsqu'un vapeur anglais, qui a abordé et coulé un navire à voiles français, ne produit ni rapport de mer ni affidavit, de simples déclarations écrites du capitaine et des gens de l'équipage de ce vapeur n'ont aucune force probante, pour établir le cas fortuit, à l'encontre du livre de bord du voilier, régulièrement visé, et de son rapport de mer (Trib. com. Bordeaux, 18 juin 1920), p. 80.

Livre des phares. — Voir : Documents nautiques.

Lloyd. — Voir : Navigabilité, n°s 5, 6.

Lock-out. — Voir : Conflits du travail.

Loire.

1. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi), p. 1105.

Lorient.

1. — Décret du 17 août 1921 : péages locaux (renvoi), p. 217.
2. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi), p. 1105.

M

Machines.

FRANCE. — 1. — Décret du 31 août 1921, modifiant le décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation (art. 1er), p. 222.

2. — Arrêté (Mar. march.) du 25 août 1921 : brevets d'officier mécanicien (renvoi), p. 222.

Magasinage. — *Frais*, voir : Avaries communes, n° 1 ;
Surveillance, voir : Consignataire du navire, n° 1 ; — Dépôt, n° 3.

Maladie-blessure. — Voir : Gens de mer, nos 4, 5.

Management. — Voir : Règles de la Haye (*art. IV, 2 a*).

Mandat. — *Assurance par commissionnaire*, voir : Assurances maritimes, nos 6, 7.
Commissionnaires expéditeur et transitaire, voir : Connaissement, nos 13, 37 ; — Fins de non-recevoir, nos 6, 10.
Entrepreneur substitué, voir : Déchargement, n° 3.

Voir aussi : Consignataire de la cargaison ; — Consignataire du navire ; — Courtiers.

Mandat ad litem. — Voir : Armateur, n° 10 ; — Consignataire du navire, nos 9, 10 ; — Navigation intérieure, n° 2 ; — Pilotage, n° 13.

Manquants. — Voir : Assurances maritimes, nos 10, 19, 32, 36 ; — Connaissement, nos 1, 9, 10, 11, 14 à 16, 19, 21, 22, 26, 27, 33, 38, 40, 41, 43 à 46, 49, 50, 61 à 64 ; — Consignataire du navire, nos 1, 3 à 7, 11 ; — Dépôt ; — Fins de non-recevoir, nos 1, 2, 4, 5, 7 à 9, 11 à 15 ; — Navigation intérieure, n° 2 ; — Prescription, nos 1, 2.

Marchandises dangereuses.

FRANCE. — 1. — Arrêté (Tr. publ.) du 6 octobre 1921, portant réorganisation de la commission chargée de l'étude de la revision des règlements applicables aux transports des matières dangereuses autres que les transports par chemins de fer et à la manutention de ces matières dans les ports de commerce, p. 635.

Voir aussi : Armateur, n° 5 ; — Assurances maritimes, nos 26, 45 ; — Règles de la Haye (*art. IV, 6*).

Marchandises diverses. — *Animaux*, voir : Règles de la Haye (*art. I, c*).
Bois, voir : Affrètement, n° 13 ; — Déchargement, n° 4 ; — Règles de la Haye (*art. III, 4*).
Bougies, voir : Connaissement, n° 31.
Charbon, voir : Staries, n° 4.
Définition, voir : Règles de la Haye (*art. I, c*).
Essence, voir : Armateur, n° 5 ; — Assurances maritimes, nos 26, 45.
Gomme, voir : Connaissement, n° 24
Grains, voir : Déchargement, n° 2.
Laines, voir : Assurances maritimes, n° 29.
Salpêtre, voir : Affrètement, n° 5.
Viande frigorifiée, voir : Navigabilité, nos 7, 8.

Marins. — Voir : Gens de mer.

Marine marchande. — Voir notamment, *suprà*, Table des Documents, p. 1115, vis Administration ; — Brevets ; — Contrôle de la navigation ; — Inscription maritime ; — Monopole de pavillon ; — Sécurité et hygiène à bord.

Marine militaire. — Lois, décrets et décisions administratives, voir *suprà*, Table des Documents, p. 1119.
Convoi, ordres du convoyeur, voir : Abordage, n° 9.

Maritime lien. — Voir : Privilèges, nos 2 et suiv.

Maroc.

1. — Décret du 11 juillet 1921, habilitant les chefs du service des douanes dans les ports marocains à délivrer les certificats prévus par le décret du 9 novembre 1911 sur les pêches maritimes, p. 211.

Marques. — Voir : Connaissement, nos 44, 63 ; — Règles de la Haye (*art. III, 3 a* ; *art. IV, 2 o*).

Marseille.

1. — Décret du 11 août 1921 : péages locaux (renvoi), p. 217.

Mécaniciens.

FRANCE. — 1. — Arrêté (Mar. march.) du 25 août 1921, approuvant le programme de l'examen pour l'obtention du brevet d'officier mécanicien de 1re classe réservé aux candidats titulaires du brevet d'élève officier mécanicien (renvoi), p. 222.

Médecins. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1121, vo Police sanitaire.
Marin, maladie, choix du médecin, voir : Gens de mer, no 5.

Mesures conservatoires. — Voir : Fins de non-recevoir, nos 9 à 13 ; — Saisie.

Ministère. — Voir *suprà*, Table des Documents p. 1115, vo Administration de la Marine (décret du 18 septembre 1921), et *infrà*, p. 1186, vo Réquisitions, no 2.

Monnaie étrangère. — Voir : Abordage, no 28 ; — Assurances maritimes, no 14 ; — Fret, nos 4, 7, 8.

Monopole de pavillon. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1120.

Moratorium. — Voir : Fins de non-recevoir, no 4.

Morlaix. — 1. — Décret du 2 novembre 1921 : Outillage public (renvoi), p. 638.

Moteurs.

FRANCE. — 1. — Décret du 31 août 1921, modifiant le décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation (art. 1er), p. 222.
Navires à moteur, voir : Armateur, no 5 ; — Assurances maritimes, no 26.

Mouillage. — *Borne d'amarrage, rupture*, voir : Abordage, no 29.
Dommages occasionnés par l'ancre, voir : Port, no 4.

Mouillure. — Voir : Assurances, nos 28, 29, 37 ; — Connaissement, no 13 ; — Fins de non-recevoir, no 6.

Mutation en douane. — Voir : Vente de navire, no 3.

N

Nantes.

1. — Décrets des 8 juillet, 21 octobre et 19 décembre 1921 : péages locaux (renvois), pp. 211, 637 et 1102.

2. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage dans la direction de l'inscription maritime de Nantes (renvoi), p. 1105.

Naufrage. — Voir : Abordage ; — Affrètement, no 7 ; — Assistance et sauvetage maritimes ; — Assurances maritimes, nos 1, 12, 13, 26, 30, 31, 45, 46 ; — Navigabilité, nos 6, 11 ; — Réquisitions, nos 3, 6.
Commission supérieure des Naufrages, voir : Abordage, nos 17, 18.

Navigabilité.

Assurances, 7, 9.
Breakdown clause, 10.
Certificats de visite, 3 à 7.
Clause d'exonération, 6.
Cote, 3.
Définition, 5, 7.
Expertise, 3, 7.
Frigorifique, 7, 8.
Garantie, 1, 6, 9, 11.
Harter Act, 7.
Innavigabilité relative, 7, 8.
Lloyd, 5, 6.
Preuve, 3 à 8.
Réglementation légale, 2 à 4.
Réparations, 5, 6, 10.
Rupture d'affrètement, 3, 11.
Sociétés de classification, 3, 5, 6.
Suspension d'affrètement, 10.
Tuyau, 6.
Veritas, 3.
Vice caché, 6.
Visites, 2 à 7.

1. — *Règles de la Haye* (*art. III, 1 a ; art. IV, 1*), *obligations et exonérations*, voir : Règles de la Haye.

FRANCE. — 2. — Décret du 31 août 1921, portant modification du décret du 21 sept. 1908, sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord, p. 222.

3. — *Preuve. Cote du Veritas et visites officielles.* — Lorsqu'un navire est inscrit en première cote du Veritas et qu'il répond à toutes les prescriptions de la loi du 17 avril 1907, il existe en sa faveur une présomption de bon état de navigabilité.

En conséquence, si le chargeur a retiré ses marchandises, sous prétexte que le navire n'était pas à même d'affronter les risques du voyage, il lui incombe de détruire cette présomption par une preuve contraire positive et indiscutable, laquelle ne résulte pas nécessairement de ce que des experts arbitres ont conclu à l'innavigabilité.

Faute de faire cette preuve, le chargeur doit être condamné à payer, à l'affréteur avec lequel il a traité, le fret convenu et les frais de déchargement et autres occasionnés par l'inaccomplissement du voyage ; il doit en outre rembourser à l'affréteur le montant des dommages-intérêts dont celui-ci est tenu envers l'armateur pour préjudice résultant de la rupture du contrat de transport et de saisie du navire (Trib. com. Havre, 17 janvier 1921), p. 389.

4. — *Preuve. Visites officielles.* — L'organisation du service à bord incombe personnellement au capitaine, et lorsque le navire a passé les visites annuelles et de partance et qu'il était en règle tant au point de vue de la navigabilité qu'à celui de l'effectif et de la composition de l'équipage, la responsabilité personnelle de l'armateur ne saurait être engagée en cas d'abordage par le fait que l'homme de bossoir était occupé à vider les escarbilles. Peu importe que le conseil ait été donné à cet armateur de modifier les installations mécaniques pour monter les escarbilles, alors qu'elles n'en ont pas moins été reconnues réglementaires par l'inspecteur de la navigation (C. Rouen, 30 juin 1920), p. 41.

ALLEMAGNE. — 5. — *Sens juridique. Certificat de visite.* — Il n'y a pas innavigabilité du navire au sens juridique lorsque l'innavigabilité de fait résulte de l'absence d'une réparation que l'agent d'une société de classification n'a pas jugée indispensable (Trib. sup. hanséatique, 29 novembre 1920), p. 112.

6. — *Innavigabilité. Preuve. Responsabilité.* — Au cas d'innavigabilité du navire avant le départ (en l'espèce, par suite du mauvais état d'un tuyau des cabinets), la responsabilité de l'armateur est engagée, même s'il est exonéré de la responsabilité des fautes de l'équipage et de ses employés, ainsi que des vices cachés, et alors d'ailleurs que cet armateur ne peut se prévaloir d'un certificat de visite régulier (Trib. d'Empire, 27 avril 1921), p. 414.

BELGIQUE. — 7. — *Définition et preuve.* — Le bon état de navigabilité dont il est question à l'Harter Act ne se rapporte pas seulement à la navigation elle-même, mais aussi à l'appropriation du navire au transport des marchandises qu'il prend en charge.

Lorsque l'événement a démontré que le navire n'était pas outillé comme il devait l'être, l'on ne peut admettre que le capitaine ait fait le nécessaire pour que son navire soit au départ en bon état de navigabilité. Il ne suffit pas que le capitaine ait obtenu un certificat de l'expert des assureurs, après avoir effectué des travaux sur les indications de cet expert, certificat constatant, au point de vue de l'assurance, le bon état du navire, parfaitement approprié au transport de viandes frigorifiées (Trib. com. Anvers, 14 novembre 1921), p. 897.

8. — *Preuve.* — Sous l'empire du droit commun, la preuve du cas fortuit doit être rapportée par le capitaine d'une manière complète ; le fait que les machines frigorifiques étaient en bon état ne permet pas d'affirmer que, pendant toute la traversée, ces machines ont nécessairement bien fonctionné.

De même, en admettant qu'il fût établi qu'au départ la matière isolante était en parfait état, l'on ne pourrait conclure que c'est par suite de fortune de mer que cette matière isolante s'est trouvée dans l'état défectueux constaté à l'arrivée (Trib. com. Anvers, 14 novembre 1921), p. 897.

ETATS-UNIS. — 9. — *Assurances maritimes.* — En droit anglais, le bon état de navigabilité du navire n'est pas une condition de validité des polices à temps (C. d'appel, 9e circ., 6 mai 1921), p. 467.

10. — *Innavigabilité. Suspension d'affrètement.* — La clause d'une charte-partie prévoyant la suspension de l'affrètement au cas où le navire se trouverait dans l'impossibilité d'effectuer son service (breakdown clause) autorise l'affréteur à invoquer la suspension de l'affrètement pendant la durée des réparations des avaries occasionnées par un abordage. Il en est ainsi alors même que, au moment de l'abordage et même après l'achèvement des réparations, le navire se trouvait au port en attendant son chargement, de sorte que l'abordage n'avait causé, en fait, aucun préjudice à l'affréteur (C. d'appel, 4e circuit, 3 mai 1921), p. 464.

ITALIE. — 11. — *Innavigabilité absolue. Nullité de l'affrètement.* — Le contrat d'affrètement manque d'objet quand il est démontré que le navire était dès le début en état absolu d'innavigabilité (solution implicite) (Trib. Venise, 17 juillet 1920), p. 195.

Navigation intérieure.

FRANCE. — 1. — Lois, décrets et décisions administratives, voir *suprà*, Table des Documents, p. 1120.

BELGIQUE. — 2. — *Mandat ad litem du batelier.* — En matière de navigation intérieure, l'action du chef d'avarie ou de manquant doit être dirigée contre l'armateur qui est seul responsable et non contre le batelier (Trib. com. Anvers, 5 janvier 1922), p. 442.

Navigation de plaisance. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1120.

Navigation réservée. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1120, v° Monopole de pavillon.

Navires. — Voir notamment aux mots : Hypothèque maritime ; — Navigabilité ; — Sécurité de la navigation ; — Privilèges, nos 1 à 5 ; — Réparations ; — Réquisitions ; — Saisie, n° 3 ; — Vente de navire.

Confiscation, voir : Prohibition de sortie, n° 3.

Définition, voir : Règles de la Haye (*art. I, d.*).

Garde de navires, décret du 24 août 1921, p. 221.

Nationalité, avant-projet de loi, p. 208.

Navires d'Etat, voir : Abordage, n° 9 ; — Assistance et sauvetage maritimes, n° 7 ; — Cautio judicatum solvi, n° 1 ; — Flotte d'Etat (Table des Documents, *suprà*, p. 1119) ; — Immunité de juridiction, nos 2, 3 ; — Règles de la Haye (*Résolutions, 3*).

Port d'enregistrement, Traité de Trianon, art. 209, p. 218.

Nice. — 1. — Décret du 26 décembre 1921 : péages locaux (renvoi), p. 1102.

Nouvelle (La). — 1. — Décret du 15 juillet 1921, modifiant le règlement de pilotage, p. 212.

Nuit. — Voir : Abordage, nos 1, 6, 8, 13, 17, 26 ; — Staries, n° 2.

O

Odet. — Voir : Pilotage, n° 8.

Office suisse des transports extérieurs. — Voir : Immunité de juridiction, n° 1.

Officiers de la marine marchande. — Voir *suprà*, p. 1116 (Table des Documents, v° Brevets et Diplômes, et p. 1172, v° Gens de mer, n°s 3, 6.

Organisation du travail à bord. — Voir : Capitaine, n° 4.

Orne. — 1. — Décret du 10 décembre 1921, concernant les stations de pilotage (renvoi), p. 1100.

P

Palan (livraison sous). — Voir : Connaissement, n°s 10, 61 ; — Déchargement, n° 4 ; — Règles de la Haye (*art. I, e*).

Passagers. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1120.

Passe. — Voir : Abordage, n° 24.

Passeport sanitaire. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1121, v° Police sanitaire (décr. 26 nov. 1921).

Patente de santé. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1121, v° Police sanitaire.

Pauillac.

1. — Décret du 26 janvier 1922, modifiant la circonscription et les limites de quartiers maritimes, p. 1107.
2. — Décret du 14 décembre 1921 : police de la pêche (renvoi), p. 1101.

Péages. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1121, v° Ports.

Pêche maritime. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1120.

Pensions — FRANCE. — 1. — Décret du 11 octobre 1921, relatif aux avances à faire par la Caisse des Invalides, p. 636.

Voir aussi : Gens de mer, n° 4.

Permis de navigation.

FRANCE. — 1. — Décret du 31 août 1921, modifiant le décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord (art. 1er), p. 222.

Pilotage.

Abordage, 14 à 16.
Chose jugée, 11.
Compétence, 10 à 12.
Droits, 2, 4 à 7, 9 à 12.
Dunkerque, 5.
Etrangers, 7.
Franchises, 8, 9.
Haute mer, 7.
Havre, 5, 7.
Indo-Chine, 9, 11.
Jauge, 8.
Mandat *ad litem*, 13.
Nantes, 6.
Obligation, 4 à 8, 15.
Odet, 8.
Organisation administrative, 2 à 6.
Pilote-chef, 13.
Pilote spécial, 9.
Port, 14.
Règles de la Haye, 1.
Responsabilité, 1, 14 à 16.
Rôle, 14, 16
Saïgon, 9.
Tour de service, 12.

Voir aussi les renvois sous les noms des différentes stations.

1. — *Règles de la Haye* (*art. IV, 2 a*), *fautes du pilote*, voir : Règles de la Haye.

FRANCE. — 2. — Loi du 17 juillet 1921 : établissement et revision des règlements et tarifs, p. 213.

3. — Décret du 15 juillet 1921, modifiant le règlement du 5e arrondissement (renvoi), p. 212.
4. — Décrets des 24 juillet et 11 août 1921, modifiant le règlement du 1er arrondissement, pp. 214 et 217.
5. — Décret du 10 décembre 1921, concernant les stations des directions de l'inscription maritime de Dunkerque et du Havre (renvoi), p. 1100.
6. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage dans la direction de l'inscription maritime de Nantes (renvoi), p. 1105.

7. — *Obligation. Navires étrangers en mer libre.* — Le fait qu'un navire étranger, à destination du Havre, se trouvait encore en dehors des eaux territoriales quand il a refusé de recevoir un pilote qui lui offrait ses services, ne le dispense pas de payer le pilote comme s'il s'en était servi (Cass. civ., 15 décembre 1920), p. 31.

8. — *Franchise. Exceptions locales.* — L'article 8 de la loi du 30 janvier 1893, modifié par la loi du 12 mai 1905, n'a pas abrogé l'article 247 du Règlement du pilotage pour le 2e arrondissement maritime, aux termes duquel les voiliers dont le tirant d'eau est de deux mètres ou au-dessus sont assujettis à prendre un pilote pour aller de Benodet à Quimper, alors même qu'ils jaugent moins de quatre-vingts tonneaux (Cass. req., 22 juin 1921), p. 748.

9. — *Tarif réduit.* — Les voyages des navires pilotés dans la rivière de Saïgon par un pilote spécial et qui ne versent rien à la caisse du pilotage n'entrent pas en compte dans le calcul du nombre des voyages nécessaires pour l'obtention du dégrèvement du quart des droits (Cass. civ., 9 février 1921), p. 312.

10. — *Compétence. Légalité et interprétation des règlements.* — Les tribunaux de l'ordre judiciaire sont compétents pour apprécier la légalité et interpréter le sens des dispositions générales d'un arrêté fixant les tarifs du pilotage, pris en vertu de l'article 41 du décret-loi du 12 décembre 1806 (Cass. civ., 9 février 1921), p. 312.

11. — *Compétence. Droits. Chose jugée.* — Un avis du Gouverneur de la Cochinchine déclarant non fondée une demande de remboursement de droits de pilotage ne constitue pas une décision pouvant acquérir autorité de chose jugée (Cass. civ., 9 février 1921), p. 312.

12. — *Compétence. Litiges entre pilotes.* — L'autorité maritime n'a pas qualité pour trancher définitivement les questions contentieuses qui se posent entre pilotes au sujet de leurs intérêts pécuniaires.

Spécialement, le tribunal de commerce est compétent pour connaître de l'action intentée par un pilote à un de ses collègues aux fins d'obtenir réparation du préjudice que lui aurait causé ce dernier en pilotant indûment un navire (C. Rouen, 18 décembre 1920), p. 334.

13. — *Mandat* ad litem. *Pilote-chef.* — L'exception tirée de la maxime « nul en France ne plaide par procureur » ne tient pas à l'ordre public et ne peut être invoquée pour la première fois devant la Cour de cassation (en l'espèce, par le chef du service du pilotage actionné comme représentant les pilotes) (Cass. civ., 9 février 1921), p. 312.

ALLEMAGNE. — 14. — *Direction du navire. Abordage dans le port.* — Le capitaine d'un navire remorqué à son poste de mouillage conserve la direction de son navire, même si un pilote du port se trouve à bord et a indiqué au remorqueur l'emplacement du mouillage (Trib. sup. hanséatique, 2 mai 1921), p. 114.

ANGLETERRE. — 15. — *Pilote obligatoire. Abordage. Responsabilité.* — Au cas d'abordage, le capitaine qui veut échapper à la responsabilité qu'il encourt, en prétendant qu'au moment de l'abordage se trouvait à bord un pilote dont la présence lui était imposée par les règlements, doit établir que l'abordage est exclusivement imputable à la faute de ce pilote (Ch. des Lords, 26 novembre 1920), p. 880.

16. — *Rôles combinés du pilote et du capitaine.* — *a*) Le pilote a le droit de compter que le capitaine et l'équipage veillent aux incidents de navigation de façon à l'en avertir, le cas échéant. Au cas où aucun avertissement ne lui aurait été donné, il n'est pas présumé avoir eu connaissance de ces incidents de navigation et ne peut être considéré comme

seul responsable de l'abordage qui en a été la conséquence.

b) Lorsqu'un navire avance avec une vitesse excessive dans un chenal étroit où le trafic est intense et qu'il devait être évident pour le capitaine que le pilote ne se rendait pas compte des risques qu'il courait, on doit considérer que le capitaine était tenu de signaler ces risques au pilote, et que, s'il ne l'a pas fait, il a engagé sa responsabilité (Ch. des Lords, 26 novembre 1920), p. 880.

Placement maritime.

FRANCE. — 1. — Arrêté (Mar. march.) du 7 janvier 1922 : bureau paritaire de Cette, p. 1106.

Poids. — Voir : Connaissement, nos 26, 29, 33, 45, 62, 63 ; — Manquants ; — Règles de la Haye (*art. III, 3 b et 4*).

Police d'assurance. — Voir : Assurances maritimes, nos 4, 5, 19, 25, 38 à 40.

Police maritime. — Voir : Permis de navigation, n° 1.

Police de la pêche : décrets des 9 juillet, 8 octobre et 14 décembre 1921 (renvois), pp. 211, 636 et 1101.

Police sanitaire. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1121.

Quarantaine, Règles de la Haye, art. IV, 2 h, voir : Règles de la Haye.

Pompes.

FRANCE. — 1. — Décret du 31 août 1921, modifiant le décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord (art. 6 et 13), p. 222.

Pondichéry. — *Usages*, voir : Fret, n° 4.

Pontée. — Voir : Assurances maritimes, nos 10, 29 ; — Connaissement, n° 31 ; — Règles de la Haye (*art. I c*).

Ports. — FRANCE. — 1. — Lois, décrets et décisions administratives, voir *suprà*, Table des Documents, p. 1121.

Port de relâche, voir : Avaries communes, n° 1.

ALLEMAGNE. — 2. — *Administration du quai. Responsabilité.* — La responsabilité de l'administration du quai est engagée par la remise d'un connaissement partiel pour des marchandises sous sa garde, quand bien même cette remise aurait été déterminée par la présentation d'un ordre de livraison (delivery-order) falsifié. En timbrant ce connaissement partiel, la dite administration assume l'obligation irrévocable de livrer les marchandises qui en font l'objet au porteur régulier (Trib. sup. hanséatique, 14 juillet 1920), p. 110.

Abordage dans le port, voir : Abordage, n° 20.

ANGLETERRE. — *Encombrement*, voir : Staries, n° 1.

Port final, définition, voir : Assurances maritimes, n° 31.

EGYPTE. — 3. — *Borne d'amarrage Rupture.* — La force majeure ne résulte pas d'une forte brise sous la poussée de laquelle un navire a arraché une borne d'amarrage et abordé un navire voisin (C. d'Alexandrie, 24 novembre 1920), p. 167.

4. — *Tuyau immergé. Dommages causés par une ancre.* — Le fait qu'une conduite immergée dans un port aurait été endommagée par l'ancre d'un navire ne paraît pas susceptible d'engager la responsabilité de ce navire envers le propriétaire de la conduite endommagée (C. d'Alexandrie, 2 mars 1921), p. 172.

Voir aussi les renvois, p. 1187, v° Risques terrestres.

Postes. — Voir : Services maritimes postaux

Prescription. — FRANCE. — 1. — *Marchandises déchargées. Règles légales applicables.* — Lorsque l'armateur n'a reçu

aucun mandat quant à la réception de la marchandise, les dispositions légales régissant les transports maritimes sont applicables à l'action en paiement de manquants intentée par un réclamateur qui n'a retiré ses marchandises que bien après leur déchargement (Trib. com. Havre, 31 décembre 1920), p. 75.

2. — *Art. 433, C. com. Action en paiement de manquant.* — La demande en paiement de la valeur d'un manquant équivaut à une demande en livraison et, par conséquent, elle est prescrite un an après l'arrivée du navire, par application de l'article 433 du Code de commerce (Trib. com. Havre, 31 décembre 1920), p. 75.

Voir aussi : Fins de non recevoir.

Preuve. — Voir : Abordage, nos 6, 15 à 21, 23, 32, 37 ; — Affrètement, nos 9, 11, 17 ; — Assurances maritimes, nos 5, 8, 10 à 13, 28, 33, 35 ; — Connaissement, nos 14, 15, 18, 20, 21, 41, 58, 60 (*cause des avaries et manquants*) ; 32 (*date d'embarquement*) ; 33, 45, 49, 63 (*preuve du chargé*) ; 4, 5, 6, 35 (*preuve du consentement*) ; 10 (*preuve de la livraison*) ; 51 (*preuve de la propriété*) ; — Consignataire du navire, no 4 ; — Expertise, no 1 ; — Fins de non-recevoir, nos 3, 9, 15 ; — Gens de mer, no 5 ; — Navigabilité, nos 3 à 8 ; — Règles de la Haye (*art. III, 4, preuve du chargement ; art. III, 6, preuve de la livraison*) ; — Vente de navire, no 2.

Primes à la marine marchande. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1120, vo Pêche maritime (décret 11 juillet 1921 ; circul. 13 janvier 1922).

Prime d'assurance. — Voir : Assurances maritimes, nos 6, 9, 15.

Prises maritimes. — 1. — Traité de Trianon (art. 361), p. 218.

Voir aussi : Affrètement, no 5 ; — Assurances maritimes, no 23.

Privilèges.

DOCTRINE. — 1. — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28-30 juillet 1921), § III (Georges Ripert), p. 294.

ETATS-UNIS. — 2. — *Privilège du chargeur.* — *a*) Lorsqu'un contrat d'affrètement, portant sur un certain lot de bois de charpente, n'a été exécuté qu'en partie, le chargeur a un privilège sur le navire pour ce qui concerne la portion du lot qui n'a pas été chargée.

b) Bien que le privilège du navire sur la cargaison pour ce qui concerne le fret et les dépenses diverses incombant aux chargeurs et celui de la cargaison sur le navire, pour ce qui concerne le transport et la délivrance de cette cargaison, soient généralement réciproques, cette réciprocité n'est pas absolument nécessaire, de sorte qu'un privilège peut exister sur le navire au profit de la cargaison avant que le navire puisse avoir un privilège sur la cargaison (C. d'appel, 9e circ., 13 juin 1921), p. 472.

3. — *Entrepreneur d'arrimage.* — L'entrepreneur d'arrimage n'est pas un créancier privilégié aux termes du paragraphe I de la loi du 23 juin 1910 lorsque sa créance se rattache à des opérations d'arrimage qui ont été effectuées au port d'attache du navire (C. d'appel, 2e circ., 1er juin 1921), p. 920.

4. — *Fournitures au navire.* — Le privilège maritime des fournisseurs, tel qu'il résulte du paragraphe I de l'Act du 23 juin 1910, suppose que les fournitures qui ont été faites au navire l'ont été directement par les fournisseurs qui prétendent invoquer le bénéfice du privilège (Cour Suprême, 11 octobre 1920), p. 178.

5. — *Fournisseur. Ignorance de la qualité de celui qui fait la com-*

mande. — Le fournisseur d'un navire qui ignore complètement la situation juridique de ce navire sauf que celui-ci se trouve en fait en possession de ceux qui lui ont commandé des fournitures n'est pas tenu, pour acquérir un privilège maritime conformément au § 3 de l'Act du 23 juin 1910, de se livrer à une enquête sur le point de savoir si les fournitures lui ont été commandées par ceux qui avaient le droit d'engager le navire (C. d'appel, 4e circ., 12 mai 1921), p. 470.

6. — *Surestaries au port de charge. Responsabilité du réceptionnaire.* — Le réceptionnaire qui prend livraison de la cargaison est responsable du paiement des surestaries pour lesquelles la charte-partie accorde un privilège au navire. Dans ce cas, sa responsabilité s'étend aux surestaries encourues au port de chargement (C. du district sud de New-York, 27 juin 1921), p. 942.

Procédure. — Voir : Action ; — Assurances maritimes, nos 18, 33 ; — Cassation ; — Cautio judicatum solvi ; — Compétence ; — Fins de non-recevoir ; — Litispendance ; — Mandat *ad litem* ; — Sursis.

Prohibition de sortie.

FRANCE. — 1. — Décret du 13 octobre 1921, prohibant l'exportation des bâtiments de mer, p. 636.

2. — Arrêté (Fin.) du 22 octobre 1921, fixant les conditions dans lesquelles seront autorisées les exceptions à la prohibition de sortie édictée pour les navires de mer par décret du 13 octobre 1921, p. 637.

3. — *Confiscation du navire.* — En cas d'infraction aux dispositions législatives ou réglementaires portant prohibition de sortie ou de réexportation, la confiscation du navire transporteur doit toujours être prononcée, par application de l'article 1er de la loi du 17 août 1915, alors même que la valeur de l'exportation litigieuse est très inférieure à celle du navire et que le propriétaire de celui-ci n'est pas inculpé de complicité (Cass. crim., 11 mars 1920), p. 19.

Propriétaires de navires. — Voir : Armateur.

Provisions de bord.

FRANCE. — 1. — Décret du 31 août 1921, modifiant le décret du 21 septembre 1918 sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord (art. 14 et 15), p. 222.

ETATS-UNIS. — 2. — *Fournitures aux navires*, voir : Privilèges, nos 4 et 5.

Q

Quais. — *Mise à quai du navire*, voir : Déchargement, no 4 ; — Staries, no 3.

Risques sur quai, voir les renvois p. 1187, vo Risques terrestres.

Quarantaine. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1121, vo Police sanitaire, et *infrà*, p. 1185, vo Règles de la Haye, (*art. IV, 2, h*).

Queenborough. — *Usages*, voir Staries, no 1.

Quillebeuf. — 1. — Décrets des 24 juillet 1921 et 10 décembre 1921, modifiant le règlement de pilotage, pp. 214 et 1100.

R

Radeaux. — Voir : Sécurité de la navigation, no 1.

Radiotélégraphie. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1124, vo Télégraphie sans fil.

Rapport de mer.

FRANCE. — 1. — *Force probante.* — *a*) Lorsqu'un vapeur anglais, après son abordage avec un vapeur français, n'a pas rempli les formalités prescrites par sa loi nationale, n'a fait ni rapport de mer ni déclaration sous

forme d'affidavit, et ne produit que des copies de déclarations ni signées ni datées du capitaine et de l'équipage et un livre de bord sans visa ni paraphe, il y a lieu de reconnaître une force probante absolue au rapport de mer du vapeur français déposé immédiatement après le sinistre, confirmé dès le lendemain par les dépositions régulières de l'équipage, et corroboré par la matérialité des faits et l'appréciation des autorités administratives maritimes.

b) En conséquence, s'il résulte de ce rapport de mer que le vapeur français, naviguant de nuit et par temps de brume dans des parages très fréquentés, avait réduit sa vitesse à l'allure lui permettant de gouverner, le vapeur anglais doit être déclaré seul responsable de l'abordage lorsque les énonciations de son livre de bord et la violence extraordinaire du choc permettent de conclure qu'il avait conservé une vitesse excessive, même après avoir aperçu l'autre navire (C. d'Aix, 10 novembre 1920), p. 46.

2. — *Force probante.* — Lorsqu'un vapeur anglais, qui a abordé et coulé un navire à voiles français, ne produit ni rapport de mer ni affidavit, de simples déclarations écrites du capitaine et des gens de l'équipage de ce vapeur n'ont aucune force probante, pour établir le cas fortuit, à l'encontre du livre de bord du voilier, régulièrement visé, et de son rapport de mer (Trib. corr. Bordeaux, 18 juin 1920), p. 80.

3. — *Rapports contradictoires.* — Lorsque deux navires, dont les feux étaient atténués par suite des dangers de la guerre sous-marine, sont entrés en collision, et que les témoignages, les rapports de mer, les conclusions des arbitres et celles des commissions administratives présentent des divergences laissant subsister un doute sur les causes du sinistre, les dommages doivent être supportés par ceux qui les ont éprouvés (C. Rouen, 1er février 1921), p. 338.

Reçu pour embarquement. — Voir : Affrètement, nº 11 *b* ; — Connaissement, nos 30, 32 ; — Règles de la Haye (*Résolutions, 5 ; art. III, 7*).

Règles de la Haye, 1921. — 1. — The reception of the Hague Rules, 1921, in the United Kingdom (W. R. Bisschop), p. 260.

2. — Les Règles de la Haye et leur mise en application. Le point de vue des armateurs français (Paul de Rousiers), p. 683.

3. — Les Règles de la Haye, 1921. Compte rendu critique de la Conférence de la Haye (Léopold Dor), p. 701.

4. — Textes anglais et français des Règles de la Haye, pp. 198 et 495.

5. — Compte rendu sténographique de la Conférence de la Haye, pp. 502 et 976.

6. — Rapport de M. Ch. S. Haight à la Chambre de commerce internationale, p. 1085.

7. — Circulaire nº 11 de la Chambre de commerce internationale : Les organisations économiques et les Règles de la Haye, p. 1093.

Règles de route en mer. — Voir : Abordage, nos 5, 7, 14, 31, 32.

Règles d'York et d'Anvers. — Voir : Avaries communes, nº 2.

Règlement international de 1897. — Voir : Abordage, nos 5 à 7, 12 à 15, 31 à 33.

Règlementation du travail à bord. — *Organisation du travail, responsabilité*, voir : Capitaine, nº 4.

Relâche. — Voir : Assurances maritimes, nº 47 ; — Avaries communes, nº 1.

Remorquage.

FRANCE. — 1. — Décret du 17 novembre 1921 : droit fixe de remorquage à Bayonne (renvoi), p. 640.

2. — Décret du 16 décembre 1921, relatif à l'application aux eaux de la Garonne de la loi du 22 juillet 1913, sur les navires à parcours mixtes, p. 1101.

ALLEMAGNE. — 3. — Le capitaine d'un vapeur remorqué à son poste de mouillage conserve la direction de son navire, même si un pilote du port se trouve à bord et a indiqué au remorqueur l'emplacement du mouillage.

Le navire remorqué qui aborde un navire au mouillage doit, pour recourir contre le remorqueur en remboursement du montant des avaries payées par lui, établir la faute de ce remorqueur (Trib. sup. hanséatique, 2 mai 1921), p. 114.

ANGLETERRE. — 4. — *Garantie par le remorqué de la faute du remorqueur.* — *a*) Lorsqu'un contrat de remorquage prévoit que le navire remorqué assume la responsabilité des opérations du remorqueur, le remorqué est tenu d'indemniser le remorqueur du montant de la condamnation prononcée contre ce dernier en raison d'un abordage qui se serait produit entre un autre navire et le remorqueur, alors même que cet abordage serait exclusivement imputable à une faute du remorqueur.

b) Il en est ainsi alors même que le contrat de remorquage était rédigé dans une langue autre que celle du capitaine du navire remorqué, du moment que ce capitaine aurait pu avoir connaissance de la clause de garantie (Haute-Cour de Justice, 2 décembre 1919), p. 884.

Réparations. — Voir : Abordage, nos 10, 21 ; — Affrètement, no 16 ; — Avaries communes, n° 1 ; — Navigabilité, nos 5, 6.

Répertoires. — *Opérations en douane,* voir : Courtiers, no 2.

Réquisitions.

FRANCE. — 1. — Loi du 28 juillet 1921, concernant l'exploitation des services maritimes postaux (passagers réquisitionnaires), p. 214.

2. — *Règles générales d'évaluation.* — Les commissions chargées de donner un avis sur le prix des réquisitions de navires ne sont pas des juridictions et le ministre de la Marine a pu, sans porter atteinte aux droits des intéressés, indiquer par voie de circulaire à ces organismes administratifs des principes directeurs pour l'établissement de leurs propositions (Conseil d'Etat, 9 juillet 1920), p. 35.

3. — *Perte du navire. Calcul de l'indemnité.* — L'indemnité allouée au cas de perte d'un navire réquisitionné doit être calculée d'après la valeur du navire au jour de la perte et non au jour de la réquisition, cette réquisition ayant été une simple réquisition de jouissance.

La valeur du navire au jour de la perte se détermine en augmentant la valeur non amortie du navire d'un pourcentage représentant la hausse de la construction entre le jour de l'achat et celui de la perte (C. d'Aix, 13 février 1922), p. 822.

ALLEMAGNE. — 4. — *Assurances sur facultés. Risques de guerre. Réquisition du navire.* — En l'état d'une police d'assurance sur facultés stipulant que « l'as-« sureur répond des risques de « confiscation, prises, domma-« ges, destruction, pillage par « Puissance belligérante et vais-« seaux de guerre aussi long-« temps que la marchandise est « à bord », ne donne pas ouverture à délaissement le fait que le navire transporteur, de nationalité allemande, a été réquisitionné pour les besoins militaires du Gouvernement italien, et la cargaison mise à terre et laissée à la disposition de ses propriétaires sous certaines conditions (Trib. d'Empire, 24 novembre 1920), p. 409.

ANGLETERRE. — 5. — *Assistance maritime par navire réquisitionné.* — Si, aux termes de la section 557, n° 1, du Merchant Shipping Act de 1894, un navire du Gouvernement britannique ne peut réclamer le paiement d'une rémunération de sauvetage ou d'assistance, il en est autrement, aux termes de la section 1 du Merchant Shipping Act de 1916, dans le cas où ce navire était spécialement armé en vue des opérations de sauvetage. Dans ce cas, il doit avoir les mêmes droits que s'il appartenait à un particulier (Ch. des Lords, 1er juillet 1920), p. 876.

6. — *Perte du navire. Valeur d'estimation.* — Lorsqu'un navire réquisitionné par le Gouvernement anglais disparaît par suite de risque de guerre et que la charte-partie avait mis à la charge de l'affréteur, c'est-à-dire du Gouvernement anglais, l'obligation de rembourser au propriétaire la valeur d'estimation du navire, cette valeur d'estimation doit être considérée non comme la valeur d'achat du navire ou sa valeur de remplacement sur un marché étranger, mais comme sa valeur réelle sur le marché anglais au moment du sinistre (Haute-Cour de Justice, 25 novembre 1919), p. 435.

ETATS-UNIS. — 7. — *Affrètement en cours. Résiliation.* — La réquisition forcé, par le Gouvernement britannique, d'un navire qui devait être livré par ses propriétaires à un affréteur, alors qu'il était à présumer que la réquisition durerait plus longtemps que le voyage pour lequel le navire avait été affrété, est une cause de résiliation de la charte-partie sans que le propriétaire du navire soit tenu de livrer à l'affréteur un navire différent (Cour suprême, 6 juin 1921), p. 183.

Res inter alios acta. — Voir : Assurances, nos 6, 7, 32, 33 ; — Connaissement, n° 10 ; — Déchargement, n° 3 ; — Expertise, n° 2.

Responsabilité en général.

Faute et préjudice, rapport de cause à effet, voir : Abordage, n° 35 ; — Affrètement, n° 9 *b*.

Faute non préjudiciable, voir : Abordage, nos 10, 38.

Personnalité des peines, contrebande, voir : Armateur, n° 4.

Responsabilité civile et responsabilité pénale, chose jugée, voir : Abordage, nos 12 à 14 ; — Armateur, n° 5.

Solidarité passive, voir : Consignataire du navire, n° 12.

Voir aussi : Clauses d'exonération et limitatives de responsabilité.

Retard. — Voir : Affrètement, nos 8, 10, 17 ; — Connaissement, nos 8, 39, 61 ; — Fins de non-recevoir ; — Surestaries ; — Vente publique, n° 1.

Risques terrestres. — Voir : Assurances maritimes, n° 47 ; — Connaissement, nos 10, 13, 22, 39, 41, 42, 61 ; — Consignataire du navire, nos 1, 4 ; — Dépôt, nos 2, 3 ; — Fins de non-recevoir, nos 2, 6, 7 ; — Règles de la Haye (*art. VI*).

Rochelle (La). — 1. — Décret du 28 décembre 1921 : péages locaux (renvoi), p. 1103.

Rôle d'équipage. — Voir : Gens de mer, n° 4.

Rotterdam. — *Usages, déchargement de nuit,* voir : Staries, n° 2.

Rouen.

1. — Décret du 24 juillet 1921, modifiant le règlement de pilotage, p. 214.

2. — Décret du 22 décembre 1921 : péages locaux (renvoi), p. 1102.

Royan.

1. — Décret du 9 juillet 1921 : police de la pêche (renvoi), p. 211.

S

Sacs. — *Frais de mise en sacs,* voir : Déchargement, n° 2.

Saïgon.

1. — Décret du 18 septembre 1921 : taxes locales (renvoi), p. 232.
Rivière de Saïgon, pilotage, tarif réduit, voir : Pilotage, n° 9.

Saint-Nazaire.

1. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi), p. 1105.
Usages, frais d'ensachement, voir : Déchargement, n° 2.

Saint Pierre et Miquelon.

FRANCE. — 1. — Circulaire (Douanes) n° 196, du 13 janvier 1922 : encouragement aux grandes pêches maritimes ; décroissance des primes, p. 1106.

Saisie.

1. — *Règles de la Haye (art. IV. 2 g), irresponsabilité du transporteur*, voir : Règles de la Haye,

FRANCE. — 2. — *Insaisissabilité. Biens de l'Etat.* — Aucun créancier de l'Etat ne peut se payer de sa créance sur des biens qui sont la propriété de l'Etat. Notamment, et malgré la clause de la charte-partie lui donnant un droit de gage sur la marchandise, un capitaine est sans droit à demander la mise sous séquestre d'une cargaison appartenant à l'Etat pour avoir paiement de surestaries qu'il prétend lui être dues (Trib. com. Havre, 9 septembre 1920), p. 73.

BELGIQUE. — 3. — *Saisie conservatoire de navire. Compétence.* — Le Président du Tribunal de commerce est compétent, à l'exclusion du Tribunal lui-même, pour décider si une saisie conservatoire de navire a été pratiquée arbitrairement (Trib. com. Anvers, 12 août 1921), p. 150.

Voir aussi : Affrètement, n° 3 (*saisie non justifiée, indemnité*) : — Affrètement, n° 5, et Assurances maritimes, n° 23 (*prise maritime*).

Salaires. — Voir : Gens de mer, n°s 5, 7.

Salpêtre. — *Guerre, risques de saisie*, voir : Affrètement, n° 5.

Sauvetage. — Voir : Assistance et sauvetage maritimes.

Sécurité de la navigation, réglementation du travail et hygiène à bord.

FRANCE. — 1. — Décret du 31 août 1921, portant modification du décret du 21 septembre 1908, sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance, p. 222.

2. — Arrêté (Tr. publ.) du 6 octobre 1921 : commission de revision des règlements applicables au transport des matières dangereuses autres que les transports par chemins de fer et à la manutention de ces matières dans les ports de commerce, p. 635.

Observation des prescriptions réglementaires garantie en faveur de l'armateur, voir : Abordage, n°s 4 et 16 ; — Navigabilité, n°s 3, 4, 5, 6.

Règles pour prévenir les abordages, voir : Abordage, n°s 4 à 7, 12 à 15, 24, 31 à 33.

Seine. — 1. — Décrets des 24 juillet et 10 décembre 1921, modifiant le règlement de pilotage du 1er arrondissement maritime (pilotage sur la Seine), pp. 214 et 1100.

Séparation des pouvoirs. — *Conflits d'attribution de juridiction*, voir : Affrètement, n° 2 ; — Assurances maritimes, n°s 16, 17, 21 ; — Pilotage, n°s 10 à 12.
Pouvoir judiciaire, indépendance, voir : Réquisitions, n° 2.

Séquestre. — Voir : Saisie, n° 2.

Serment. — Voir : Affrètement, n° 11 *a*.

Services maritimes postaux.

FRANCE. — 1. — Loi du 28 juillet 1921, concernant l'exploitation des services maritimes pos-

taux] et d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la Côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale, p. 214.

Service militaire. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1119, v° Marine militaire.

Shipping Board des Etats-Unis. — Voir : Cautio judicatum solvi, n° 1 ; — Immunité de juridiction, n° 2.

Signaux. — *Signaux de détresse* (décr. 31 août 1921, art. 5, 7, 8, 10, 13), p. 222.

Voir aussi : Abordage, n°s 1, 7, 8, 13, 15, 17, 26.

Sociétés de classification. — Voir : Navigabilité, n°s 3, 5, 6.

Solidarité. — Voir : Consignataire du navire, n° 12.

Somme. — Décret du 10 déc. 1921 : pilotage (renvoi), p. 1100.

Sous-affrètement. — Voir : Affrètement, n°s 3, 15 ; — Fret, n° 12.

Staries.

ANGLETERRE. — 1. — *Encombrement.* — Lorsque la charte-partie prévoit que la cargaison devra être déchargée « comme d'usage » (*as customary*) et que le temps de déchargement devra être compté à partir de la première haute mer qui suit l'arrivée du navire au lieu de déchargement, ou à proximité de ce lieu, l'armateur ne peut réclamer de surestaries pour le temps pendant lequel le navire a attendu une place pour pouvoir décharger, alors que l'affréteur a fait tout son possible pour hâter le déchargement (Haute-Cour de Justice, 18 janvier 1921), p. 887.

BELGIQUE. — 2. — *Jours courants. Travail de nuit.* — En l'état d'une clause stipulant que le destinataire doit recevoir à raison d'au moins mille tonnes par jour courant (per running day), dimanches et fêtes exceptés, l'expression « jour courant » doit s'entendre d'un jour de vingt-quatre heures et les heures de nuit ne doivent pas être exclues du délai de staries, alors d'ailleurs que l'usage au port de destination est de décharger la nuit comme le jour (Trib. com. Anvers, 12 août 1921), p. 150.

3. — *Pluralité de destinataires. Délai unique et divisible.* — D'après l'usage en vigueur à Anvers, le délai de starie pour les steamers comporte un nombre de jours ouvrables calculé sur le poids total de la cargaison à débarquer et conforme au délai d'accostage fixé par le Règlement communal.

Ce délai est divisible en ce sens que les destinataires se le partagent proportionnellement aux quantités qu'ils ont à recevoir.

Il est unique en ce sens que le capitaine n'a droit à des surestaries que si le temps alloué pour le déchargement de la cargaison totale se trouve dépassé (Trib. com. Anvers, 17 novembre 1921), p. 440.

ETATS-UNIS. — 4. — *Arrêt de gouvernement. Chemins de fer.* — Lorsqu'une charte-partie prévoit l'arrêt de gouvernement ou de prince parmi les cas d'exception à l'exécution du contrat, il peut arriver que cette exception s'applique non seulement au chargement lui-même mais encore au transport de la cargaison du lieu d'emmagasinement au port de chargement. Il en est ainsi, en particulier, dans le cas où, s'agissant d'une cargaison de charbon, les parties savaient que la coutume du port d'embarquement consistait à recevoir le charbon au fur et à mesure qu'il est apporté par wagons de la mine au lieu de charger les stocks de charbon accumulés sur le quai. Dans ce cas, la réglementation par l'Etat de la circulation des wagons qui a empêché l'affréteur de charger dans les délais prévus par la charte-partie peut être considérée comme un arrêt de

gouvernement (C. du district sud de New-York, 16 juin 1921), p. 938.

Stevedore. — *Attestation, force probante*, voir : Assurances maritimes, n° 10.
Responsabilité, voir : Déchargement, n° 3.

Voir aussi : Privilèges, n° 3.

Subrogation. — Voir : Assurances maritimes, n° 43.

Substitution. — Voir : Connaissement, n°s 11, 17.

Succursale. — Voir : Armateur, n° 10.

Surestaries.

FRANCE. — 1. — *Déchargement d'office autorisé.* — Le capitaine autorisé à débarquer d'office et qui n'a pas usé de cette faculté est sans droit à réclamer des surestaries (Trib. com. Seine, 16 avril 1920), p. 69.

2. — *Licence d'importation. Obtention tardive.* — La condamnation de l'affréteur au paiement de surestaries et de contrestaries est justifiée lorsque le retard du navire a eu pour cause la négligence de cet affréteur à produire les justifications et déclarations exigées pour l'importation des marchandises à destination (en Russie, dans l'espèce) (Cass. req., 26 avril 1921), p. 33.

3. — *Action en paiement. United States Shipping Board.* — La caution *judicatum solvi* peut être exigée du Shipping Board des Etats-Unis d'Amérique, demandeur en paiement de surestaries, aucun traité entre la France et les Etats-Unis ne stipulant le contraire et le litige ayant d'ailleurs un caractère purement privé (Trib. com. Marseille, 11 janvier 1921), p. 98.

4. — *Garantie du paiement. Saisie. Etat.* — Aucun créancier de l'Etat ne peut se payer de sa créance sur des biens qui sont la propriété de l'Etat. Notamment, et malgré la clause de la charte-partie lui donnant un droit de gage sur la marchandise, un capitaine est sans droit à demander la mise sous séquestre d'une cargaison appartenant à l'Etat pour avoir paiement de surestaries qu'il prétend lui être dues (Trib. com. Havre, 9 septembre 1920), p. 73.

5. — *Compétence.* — En intervenant comme affréteur dans un contrat de transport maritime, l'Etat fait acte de commerce et se rend justiciable de la juridiction consulaire ; par conséquent, il ne peut pas décliner la compétence du Tribunal de commerce sur l'action en paiement de surestaries qui lui est intentée (Trib. com. Havre, 9 septembre 1920), p. 73.

ETATS-UNIS. — 6. — *Surestaries au port de chargement. Responsabilité du réceptionnaire.* — Le réceptionnaire qui prend livraison de la cargaison est responsable du paiement des surestaries pour lesquelles la charte-partie accorde un privilège au navire. Dans ce cas, sa responsabilité s'étend aux surestaries encourues au port de chargement (C. du district sud de New-York, 27 juin 1921), p. 942.

Voir aussi : Staries.

Sursis. — Voir : Assurances maritimes, n° 21 ; — Pilotage, n° 10.

Syndics des gens de mer. — FRANCE. — 1. — Décrets des 16 juillet et 31 décembre 1921 : organisation du personnel (renvois), pp. 213 et 1105.

T

Tardiveté. — Voir : Retard.

Télégraphie sans fil. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1124.

Timbre humide. — Voir : Connaissement, n°s 4 à 6, 27.

Toulon.

1. — Décret du 28 décembre

1921 : péages locaux (renvoi), p. 1103.

Traite. — Voir : Fret, n° 4.

Traités internationaux.

1. — Traité de paix conclu à Trianon, le 4 juin 1920, entre les Puissances alliées et associées et la Hongrie (extraits), p. 218.
2. — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28-30 juillet 1921), § I : Les Conventions de Bruxelles sur l'abordage et l'assistance (Georges Ripert), p. 294.

Transbordement. — Voir : Connaissement, nos 8, 17.

Transitaire. — Voir : Connaissement, n° 13 ; — Fins de non-recevoir, nos 6, 10.

Transports successifs. — Voir : Charte-partie, n° 12 ; — Connaissement, nos 13, 17 ; — Fins de non-recevoir, nos 6, 10, 14 ; — Staries, n° 4.

Tréport (le). — 1. — Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi), p. 1100.

Tribunal maritime commercial. — Voir : Abordage, nos 12 à 14.

Trouville. — 1. — Décret du 10 décembre 1921, concernant la station de pilotage (renvoi), p. 1100.

Tuyau. — Voir : Navigabilité, n° 6.

U

United States Shipping Board. — Voir : Cautio judicatum solvi, n° 1 ; — Immunité de juridiction, n° 2.

Usages. — *Chargement en pontée de certaines marchandises*, voir : Connaissement, n° 31 ; — Assurances maritimes, n° 29.
Clauses usuelles limitatives de responsabilité, acceptation tacite, voir : Connaissement, n° 37.
Contrat, prévalence sur les usages, voir : Connaissement, n° 5.
Dérogation conventionnelle, consentement, voir : Connaissement, n° 5.
Anvers, durée des staries, voir : Staries, n° 3.
Baltimore, chargement des charbons, voir : Charte-partie, n° 12.
Great Yarmouth, déchargement par appontements, voir : Déchargement, n° 4.
Pondichéry, mode de règlement du fret, voir : Fret, n° 4.
Queenborough, point de départ des staries, voir : Staries, n° 1.
Rotterdam, déchargement de nuit, voir : Staries, n° 2.
Saint-Nazaire, frais d'ensachement, voir : Déchargement, n° 2.

V

Vannes.

1. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi), p. 1105.
2. — Décret du 31 décembre 1921 : péages locaux (renvoi), p. 1105.

Veille. — Voir : Abordage, nos 4, 12, 13, 33.

Vent. — *Abordage dans le port*, voir : Abordage, n° 29.

Vente de navire.

FRANCE. — 1. — Lois, décrets et décisions administratives, voir *suprà*, Table des Documents, p. 1124.
2. — *Preuve. Présomptions. Aveu.* — La vente d'un navire ne peut pas être prouvée par présomptions en l'absence de toute preuve par écrit.
D'autre part, cette vente ne saurait être considérée comme prouvée par l'aveu de l'acheteur lorsque celui-ci, tout en reconnaissant avoir été d'accord sur le prix, déclare qu'il avait stipulé que le navire lui serait livré en bon état et qu'il exigeait, avant tout accord définitif, un examen de la coque

auquel le vendeur s'est refusé (Trib. com. Dunkerque, 6 juillet 1920), p. 383.

3. — *Publicité (défaut de). Tiers de mauvaise foi.* — La protection des droits des tiers assurée par la publicité des ventes de navires ne va pas jusqu'à garantir les tiers de mauvaise foi.

Spécialement, l'acquéreur d'un navire qui connaissait, en contractant, l'existence d'une vente antérieure n'est pas fondé à prétendre que cette vente ne lui est pas opposable, pour le motif que les formalités administratives prescrites par la loi française n'ont pas été remplies (C. Bordeaux, 27 décembre 1920), p. 349.

4. — *Conflit de lois. Acte de vente.* — La loi française régit la forme d'un acte passé en France constatant la vente d'un navire étranger consentie à un Français. En conséquence, cet acte peut être un sous-seing privé, bien que la loi du pavillon prescrive la rédaction d'un acte notarié par-devant le consul (C. Bordeaux, 27 décembre 1920), p. 349.

Vente publique de marchandises.

FRANCE. — 1. — Loi du 1er juillet 1921, sur la vente des marchandises en souffrance dans les ports maritimes et de la navigation intérieure, p. 209.

Veritas. — Voir : Navigabilité, n° 3.

Viande frigorifiée. — *Appareils frigorifiques, mauvais fonctionnement*, voir : Navigabilité, nos 7, 8.

Vice caché. — Voir : Navigabilité, n° 6 ; — Règles de la Haye (*art. IV, 2 m et p*).

Vigie. — Voir : Abordage, nos 4, 12, 13, 33.

Vilaine. — 1. — Décret du 31 décembre 1921, portant revision des tarifs de pilotage (renvoi), p. 600.

Villequier. — 1. — Décrets des 24 juillet 1921 et 10 décembre 1921, modifiant le règlement de pilotage, pp. 214 et 1100.

Visites. — Voir : Avaries communes, n° 1 ; — Navigabilité, nos 2 à 7 ; — Sécurité de la navigation, n° 1 (décr. 31 août 1921, art. 13) ; — Vente de navire, n° 2.

Visites sanitaires, voir *suprà*. Table des Documents, p. 1121, v° Police sanitaire.

Vivres. — Voir : Provisions de bord.

Voie d'eau. — Voir : Navigabilité, n° 6.

Voilier. — Voir : Abordage, nos 7, 15, 16, 19, 31, 32, 37 ; — Assurances maritimes, nos 12, 13.

Vol. — Voir : Capitaine, n° 3 ; — Connaissement, nos 10, 11, 14 à 16, 19, 22, 40, 43 ; — Consignataire du navire, nos 4 à 7 ; — Dépôt, nos 1, 2.

Voyage. — Voir : Assurances maritimes, nos 24, 25, 31, 44, 47 ; — Règles de la Haye (*art. IV, 3, déroutement*).

Vrac. — *Balles déliées, faute*, voir : Connaissement, n° 18.

Frais de mise en sacs, voir : Déchargement, n° 2.

Preuve du chargé, voir : Règles de la Haye (*art. III, 4*).

W

Water Carriage of goods Act (Canada). — Voir : Connaissement, nos 16, 42.

Y

Yacht. — Voir *suprà*, Table des Documents, p. 1120, v° Navigation de plaisance.

TABLE CHRONOLOGIQUE

DES JUGEMENTS ET ARRÊTS (1)

Pages

1916

25 janvier. Mansourah. 172

1919

6 mars. Seine. 324
21 mars. Seine. 36
29 mars. Sentence arbitrale. 486
14 avril. Bordeaux. 25
4 septembre. Céret. 21
7 octobre. Pondichéry. 751
9 octobre. Bordeaux. 779
31 octobre. Rouen (en note). 71
6 novembre. Montpellier. 22
24 novembre. Cour du district sud de New-York. 476
25 novembre. Haute-Cour de Justice d'Angleterre. 435
28 novembre. Sentence arbitrale. 491
2 décembre. Haute-Cour de Justice d'Angleterre. 884
26 décembre. Seine. 764

1920

5 janvier. Gênes. 969
27 janvier. Marseille. 47
30 janvier. Chambre des Lords. 423
4 février. Alexandrie. 162
13 février. Cassation de Turin. 190
21 février. Cassation de Turin. 948
26 février. Milan. 478
3 mars. Marseille. 818
5 mars. Cassation de Turin. 191
11 mars. Cassation française. 19
18 mars. Bordeaux. 792
26 mars. La Rochelle. 344
2 avril. Cassation française. 20
14 avril. Havre. 334
16 avril. Rouen. 69
17 mai. Haute-Cour de Justice d'Angleterre. 132
28 mai. Cassation de Turin. 193
18 juin. Bordeaux. 80
30 juin. Rouen. 41
1er juillet. Chambre des Lords. 876
6 juillet. Dunkerque. 383
9 juillet. Conseil d'Etat. 35
14 juillet. Tribunal supérieur hanséatique. 110
17 juillet. Venise. 195
27 juillet. Paris. 36
29 juillet. Cassation française. 311
29 juillet. Cour d'appel d'Angleterre. 125
9 septembre. Havre. 73
11 octobre. Cour suprême des Etats-Unis. 178
11 octobre. Tribunal supérieur hanséatique. 865
13 octobre. Paris (en note). 332
21 octobre. Seine. 57
27 octobre. Marseille. 358
3 novembre. Poitiers. 344
9 novembre. Marseille 373
9 novembre. Tribunal régional de Hambourg. 116
10 novembre. Aix. 46
10 novembre. Alexandrie. 163
15 novembre. Cassation française. 25
20 novembre. Anvers. 138
24 novembre Tribunal de l'Empire allemand. 409
24 novembre. Alexandrie 167
26 novembre. Chambre des Lords 880
29 novembre. Tribunal supérieur hanséatique. 112
4 décembre. Seine. 60
6 décembre. Cour suprême des Etats-Unis. 180
10 décembre Rouen. 386
15 décembre. Cassation française. 31
15 décembre. Paris. 323, 328
16 décembre. Conseil privé d'Angleterre. 121
18 décembre. Rouen. 334
20 décembre. Aix. 817
20 décembre. Cour d'appel d'Angleterre. 129
27 décembre. Bordeaux. 349
29 décembre. Marseille. 93
30 décembre. Gênes. 965
31 décembre. Havre. 75

1921

5 janvier. Tribunal de l'Empire allemand. 864
11 janvier. Marseille. 98
15 janvier. Havre. 380
17 janvier. Tribunal

(1) Pour les lois, décrets et documents divers, voir la Table de la page 1115.

Pages

supérieur hanséatique. 865
17 janvier. Havre. 389
18 janvier. Haute-Cour de Justice d'Angleterre. 887
19 janvier. Paris. 39
22 janvier. Sentence arbitrale. 158
1er février. Rouen. 338
3 février. Cette. 91
7 février. Nantes. 851
9 février. Cassation française. 312
10 février. Marseille. 822
17 février. Marseille. 403
18 février. Cassation de Turin. 951
28 février. Tribunal supérieur hanséatique. 868
1er mars. Bordeaux. 801
2 mars. Alexandrie. 172
15 mars. Marseille. 101
16 mars. Paris. 763
19 mars. Cour du district est de New-York. 188
21 mars. Marseille. 104, 105
6 avril. Saint-Nazaire. 78
9 avril. Tribunal de l'Empire allemand. 411
18 avril. Chambre des Lords. 118
19 avril. Marseille. 407
20 avril. Tribunal de l'Empire allemand. 109
25 avril. Bruxelles. 138
25 avril. Rennes. 772
26 avril. Cassation française. 33
27 avril. Tribunal de l'Empire allemand. 414
2 mai. Bordeaux. 779
2 mai. Tribunal supérieur hanséatique. 114
3 mai. Cour d'appel des Etats-Unis (4e circuit). 464
6 mai. Cour d'appel des Etats-Unis (4e circuit). 467

Pages

12 mai. Cour d'appel des Etats-Unis (1e circuit). 470
13 mai. Anvers. 146
18 mai. Aix. 358
19 mai. Cour d'appel des Etats-Unis (2e circuit). 186
23 mai. Havre. 399
25 mai. Aix. 372
30 mai. Cassation française. 317
1er juin. Cour d'appel des Etats-Unis (2e circuit). 920
6 juin. Cour suprême des Etats-Unis. 183
6 juin. Bordeaux. 792
13 juin. Cour d'appel des Etats-Unis (9e circuit). 472
15 juin. Cour d'appel des Etats-Unis (2e circuit). 923
16 juin. Cour du district sud de New-York. 938
21 juin. Cassation française. 319
22 juin. Cassation française. 748
22 juin. Tribunal régional de Hambourg. 417
23 juin. Rennes. 774
23 juin. Seine. 840
27 juin. Cour du district sud de New-York. 942
8 juillet. Alger. 861
15 juillet. Cour d'appel d'Angleterre. 429, 432
18 juillet. Cour d'appel des Etats-Unis (2e circuit). 927
20 juillet. Paris. 768
25 juillet. Sentence arbitrale. 420
28 juillet. Chambre des Lords. 427
28 juillet. Haute-Cour de Justice d'Angleterre. 437
29 juillet. Cour d'appel des Etats-Unis (2e circuit). 931

Pages

1er août. Cour d'appel des Etats-Unis (9e circuit). 475
2 août. Cassation française. 750
8 août. Conseil d'Etat. 758
12 août. Anvers. 150
22 août. Anvers. 153, 155
23 septembre. Seine. 842
27 septembre. Marseille. 855
4 novembre. Haute-Cour de Justice d'Angleterre. 891
8 novembre. Cassation de Turin. 958
11 novembre. Haute-Cour de Justice d'Angleterre. 894
14 novembre. Anvers. 897
15 novembre. Havre (en note). 401
17 novembre. Anvers. 440
23 novembre. Anvers. 905
30 novembre. Haute-Cour de Justice d'Angleterre. 894
5 décembre. Sentence arbitrale. 454
7 décembre. Havre. 846
12 décembre. Bordeaux. 801
23 décembre. Conseil d'Etat. 760
23 décembre. Sentence arbitrale. 449
28 décembre. Marseille. 857

1922

5 janvier. Anvers. 442
6 janvier. Sentence arbitrale. 454
10 janvier. Anvers. 446
12 janvier. Anvers. 908
16 janvier. Sentence arbitrale. 454
20 janvier. Anvers. 911
24 janvier. Anvers. 913
13 février. Aix. 822
14 février. Sentence arbitrale. 916

TABLE DU NOM DES PARTIES

Pages

A

Abeilles (Cie des). 389
Acquarone (G.) e figlio. 948
Actieselskabet Christiansand. 927
Actieselskabet Rederiet Odffell. 927
Administration des Douanes françaises. 20
Administration des Douanes du Dahomey. 19
Aetna Insurance Co. 467
Affréteurs Réunis (Société des). 39, 372, 768, 817
Aktiebolag. 155
Alexander Cowan and Sons, led. 121
Allard. 779
Allende. 840
Allie. 389
Ambaud. 323
American Express Cy. 319
Amirauté britannique. 876, 894
Anglo-Saxon Petroleum Cy. 172
Armour and Co, led. 437
Arnaud fils. 817
Assael et Cie. 403
Assicurazioni Generale di Venezia. 478
Assurances de Paris (Cie d'). 779
Atlantic Transport Cy, led. 895
Aubert. 338

B

Badische Assekuranz Gesellschaft. 109
Baltimore and Southern Navigation Cy. 470
Banca Commerciale italiana. 486
Banco espanol del Rio de la Plata. 840
Banque belge pour l'étranger. 146
Barber and Co. 931
Bargate Steam Shipping Cy, led. 887
Bengoa (Z.). 167
Bickel. 779
Bigeon. 101
Blue Star Line. 80
Bohner et Cie 150
Bolten (Aug.). 110
Booth and Co (en note). 401
Bordeaux-Océan (Cie). 317
Bothen 317
Bouzianne. 344
Brichetto. 193
Briend. 41
British and Foreign Marine Insurance Cy. 118
Brizard. 344
Buurmans (G.) et Co. 446
Bygdo (Daniel Steen). 116

C

Calumet and Hecla Mining Co. 476
Cambiaghi. 491
Cantagrel. 383
Capital and Counties Insurance Cy, led. 129
Carr. 190
Casanova (successeurs de). 372
Casta Lunio. 312
Central Argentine Railway Co, led. 942
Charles frères. 460
Chavent frères. 842
Chellew. 429
Cherfils. 399
Christiansand (Actieselskabet). 927
Coe e Clerici. 951
Coheur. 454
Collignon (H.) et Cie. 146
Colonial Beach Co. 470
Comitato italiano Saponieri. 965
Comité central des Armateurs de France. 35
Commonwealth and Dominion Line. 951
Commonwealth Shipping Representative. 894
Cooperativa trasporti portuali. 195
Cie des Abeilles. 389
Cie d'Assurances de Paris. 779
Cie du Canal maritime de Suez. 172
Cie Centrale d'assurances maritimes. 60
Cie Cotonnière. 846
Cie Française des Câbles télégraphiques. 381
Cie Havraise Péninsulaire (en note). 71
Cie Havre-Paris-Lyon-Marseille (en note). 71
Cie Internationale de commerce Youroveta. 905
Cie Maritime del Nervion. 101
Cie de Navigation Mixte. 105
Cie de Navigation Nationale de Grèce. 407
Cie de Navigation Sud-Atlantique. 25
Cie Nouvelle d'assurances maritimes. 93
Cie P.-L.-M. 98
Cie de Remorquage à vapeur Elliott. 876
Comptoir Commercial Anversois. 913
Comptoir Maritime franco-belge. 846
Cowan (Alex.) and Sons, led. 121
Cyprien Fabre et Cie. 358, 855, 857

Pages

D

Dabbar (Elie). 163
Daniel Steen Bygdo. 116
Danske (Cie). 779
Dens et Cie. 442
Depaire (A.). 138
De Peter. 442
Deppe (Société). 146
De Ramel. 779
De Regnier. 763
Deutsche Dampschiffahrt Gesellschaft Hansa. 114
Dibitonto. 190
Diederischen & Ce. 409
Director of Transports. 895
Distilleries Chemical Supply Ce Inc. 188
Docks Cotoni. 958
Dolo. 338
Domergue. 105
Douanes du Dahomey. 19
Douanes françaises. 20
Dreyfus. 440
Duchatel. 338
Duperron et Cie. 399
Durante (fratelli). 969

E

Einfuhrgesellschaft für Getreide und Futtermittel. 420
Elliott (Cie). 876
Entrepôts frigorifiques de l'Union. 390
Equitable Trust Ce. 476
Etat allemand. 865
Etat anglais. 435, 876, 894
Etat belge. 897
Etat français 20, 35, 39, 78, 323, 328, 758, 760, 768, 822
Etat de Hambourg. 109, 110
Etat italien. 491
Etat suisse. 763
Etats-Unis (Shipping Board des). 98, 868
Ezanno. 386

F

Fabre (Cie Cyprien). 358, 855, 857
Fabris. 191
Fabjen (Jacob). 865
Faure frères. 792
Fisc de la Marine impériale allemande. 865
Fischer frères. 155
Foncier de France et des Colonies (le). 57
Forward. 98
Frank B. Hall and Ce. 779
Frenzer-Bonet. 774
Frexas. 104
Furness, Withy and Ce, led. 432

G

Galène. 851
Galmot (en note). 332
Gans Steamship Line. 931
Gastaldi e Cia. 958
Gaunt. 118
General Marine Underwriters, led. 125, 129
George's Creek Coal Cy. 178
Globe and Rutgers Fire Insurance Ce. 186
Gourmelen. 748
Gramor. 91
Grave (W. R.) & Ce. 923
Grivès (le). 334
Guihot. 772
Guillou (en note). 71

H

Hall. 167
Hall (Frank B.) and Ce. 779
Hamburg-Amerika-Linie. 411
Hamburg Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft. 42
Hamburger Lloyd Versicherungs-Aktiengesellschaft. 414
Hansa (die). 114
Hansen. 33, 73, 386
Hemming (Peter). 418
Herman. 153
Hernu Perron et Cie (en note). 401
Hines. 186
Hogarth Shipping Corporation, led. 183
Holmberg. 69
Humphreys. 138

I

Istituto Nazionale delle assicurazioni. 491

J

Jacob Fabjen. 865
Jaubert fils. 328
Jégou. 748
Jones. 146

K

Kilty. 440
Kuhara Trading Cy. 162

L

Lakhowsky. 763
Lambé. 446
Landauer et Cie. 57
Lasry. 349
Laval. 779
Lavec. 772
Lecanu. 381
Lee. 913
Leete (J.) and son. 138
Le Grivès. 334
Le Quellec et fils. 41
Lévy et Cie. 158
Lézy. 905
Limozin et Cie. 93
Lloyd de France. 779
Lloyd Nacional de Rio-de-Janeiro. 93
Lloyd Royal Belge. 75, 435, 450, 846, 897
Lloyd-Versicherungs-Aktiengesellschaft. 414
London General Insurance Cy, led. 125
Looft. 31
Lunio (Casta). 312

M

Mandeix. 73
Manifattura Rotondi (Stà) 478
Mann, Mac Neel and Cy, led. 121
Manufacture Belge d'amiante et de caoutchouc. 457
Maounis (G.) and son. 163
Marcus (M. R.). 110
Mariano Maresca e Cia. 969
Marini. 193
Maritime Salvors, led. 891
Marret. 750
Marten. 423
Martineau. 41
Massol et Cie. 916
Mazza. 938
Merchant Marine Insurance Cy. 158
Messageries Maritimes (Cie des). 312, 750, 822, 842
Ministère public. 311
Ministre des Finances. 39, 323, 328, 760
Ministre de la Marine. 35, 758, 822
Ministre des Transports (ital.). 486
Montanino e Delfino. 920
Moor (Rudolf) 91
Morjean. 861
Motor Union Cy. 36
Mouries (Paul). 861
Mousny. 162
Munguia. 801

N

Nafra italiana. 965
Naoum. 19

Pages

Nervion (Cie del). 101
Norske Atlas (Cie d'assurances). 460
Nouvelles Huileries anversoises. 153
Nova Scotia Co. 931

O

Odffell (Aktieselskabet Rederiet). 927
Oriental Navigation Cy. 60
Orion (Cie d'assur.). 460
Osaka Shosen Kaisha. 472

P

Pacific Export Lumber Co. 472
Page. 876
Pams. 20
Pauls & Blohn. 114
Pellerin. 80
Pelton Steamship Co. 891
Peninsular and Oriental Branch Service. 894
Penlee and St-Ives stone Quarries, led. 887
Peter. 31
Peter (de). 442
Peters (Aug.). 418
Philippe (Xavier). 908
Picasso. 965
Piedmont. 178
Pierron. 36
Pimare et Cie. 407
Place. 383
Plantade et Quereillac. 908
Plouvier. 440
Polemis. 432
Prati. 193
Produce Brokers Cy 442

Q

Quaré frères. 905
Quellec (le) et fils. 41
Quemahoning Coal Co. 470

R

Ramel (de). 779
Régnier (de). 763
Roos. 105
Ropers. 334
Rossi. 491
Rotondi (Stà Manifattura). 478
Roussel et Hommond. 75
Roy (Sté Jules). 69
Royal Commission on sugar supply. 429

S

Sabarthès. 25

Pages

Sacramento-Stockton Steamship Co. 467
Salling (Gustav). 868
Sanna (J. N.). 155
Schapmann (R.) and Son. 420
Schelde en Leie. 442
Schreter. 33
Schuler (Max). 411
Scott. 923
Scottish Shipowners and Co. 758
Seaboard Fisheries Cy. 178
Sedgwick Collins & Nilsen and Co. 779
Seine Maritime (Cie la). 93
Senf (Friedrich). 109
Serra (ditta Luigi). 951
Shipping Board des Etats-Unis. 98, 868
Shipping Controller 435
Shishkin. 150
Sicard. 46
Silva (G.) e Cia. 948
Simon Smits et Cie. 389
Société Commerciale de Saint-Nazaire. 78, 774
Société de Consignation et de Transit. 774
Société Coopérative suisse de Charbons 150
Société Française de Banque et de Dépôts. 911
Société Générale d'Armement. 760
Società an. Manifattura Rotondi. 478
Société Maritime Nationale. 338
Société Nantaise de Navigation. 851
Société Nationale d'Affrètement. 338
Società di Navigazione fluviale. 195
Société des Nouvelles Huileries anversoises. 153
Société Provençale de Commerce et de Transport. 403
Société Provençale d'Huilerie. 358
Société an de Transit Jules Roy. 69
Soller. 104
Sorveglianza (Società la). 969
Sous-secrétaire d'Etat à la Marine Marchande. 768
Sous-secrétaire d'Etat au Ravitaillement. 78

Pages

Souvignier. 916
Steen Bygdo (Daniel). 116
Steinmann & Co. 908
Stokke. 319
Strick Line. 464
Successeurs de Casanova. 372
Sud-Atlantique (Cie) 25
Suna. 464
Suziki (Yone). 942
Swift Packing Cy. 104

T

Taillasson. 344
Tellus (Cie d'assur.) 457
Terre et Mer (Société). 861
Texas Company. 183
Thames Tugboat Cy. 180
Thomson and Co. 46
Tiedemann (Société Carl). 114
Todeschini. 191
Tornquist et Cie. 349
Toyo Kisen Kaisha. 475
Transatlantische Güterversicherungsgesellschaft. 409

U

Union et Phœnix espagnol (Cie). 93, 454
United British Sy. 36
United States Shipping Board. 98, 868

V

Vacuum Oil Cy. 172
Vergez-Marcenat. 801
Vestey bros., led. 423
Visser. 450

W

Waldford (Leopold) led. 437
Weber (H.). 116
Webster. 911
Western Australian Insurance Cy. 158
White (J. G.) Engineering Co. 938
Wichmann. 414
Wilhelmsen. 931
Williams s/s Co 188
Willits. 475
Worms et Cie. 842
Wurtembergische Transport-Versicherungsgesellschaft. 112

Y

Yone Suziki. 942
Youroveta (Cie). 905

TABLE DU NOM DES NAVIRES

Pages

A

Adda. 491
Albert-Watts. 486
Alexander-Shukoff. 880
Alfred. 772
Alston. 774
Amazon. 923
Annam. 822
Arc-en-Ciel. 383
Asia. 93
Astrea. 323
Atodji. 19
Audax. 338

B

Baron-Ogilvy. 183
Begona. 57
Betty (en note). 332
Borgny. 386
Boston-Bridge. 358
Bradford-City. 78
Brodfield. 423

C

Camana. 80
Celia. 427
Colonial. 46
Comafran-I. 389
Conqueror. 876
Corcovado. 31
Cornish-City. 78

D

Dalæfven. 110
Dalny. 916
Danier. 913
Demetrios-Goulandris 948
Devona. 188
Drachenfelds. 114

E

Edgemont. 905
Edouard-Jeramee. 380
Edouard-Shaki. 39
Elmir-Roberts. 129
Euripides. 46

Pages

F

Fernande. 865
Francis-Mac-Donald. 180
Frankfurt. 411

G

Geelong. 894
Général-de-Boisdeffre. 760
Général-Gallieni. 80
Goritzia. 60
Gothland. 880
Grainton. 420

H

Hastier. 897
Hebe. 414
Hikosan-Maru. 36
H. M Whitney. 476
Hyndford. 758

I

Ice-King. 868
Indiana (en note). 401
Irtysh. 150

J

Janna. 116
Jeanne-d'Arc. 344
Jonas-Sell. 868
Jonge-August. 442
Jonny. 865

K

Kingston. 884
Korea-Maru. 475

L

Langley. 146
Laprade. 317
Larenberg. 880
Limier. 748
Luna. 884
Lyman-Law. 779

M

Mae. 969
Mar Tirreno. 101

Pages

Marie 328
Marie-Louise. 158
Marlborough-Hill. 121
Marne. 386
Maryland. 894
Mercedès. 167
Mina. 792
Monarch. 467
Mortagne. 338
Mount-Vernon-Bridge. 73
Muskegon. 920
Mustapha-II. 20

N

Nanset. 887
Naxos. 407
Norden. 317
Norwich-City. 78

O

Oddevold. 155
Oran. 840

P

Panayotis. 403
Pangani. 41
Patagonia. 349
Pathfinder. 958
Patria. 855
Peï-Ho. 750
Pena-Cabargua. 801
Penlee. 429
Penylan. 138
Persier. 435
Phryné. 41
Piemonte. 399
P.-L.-M.-VIII. 338
Poldiep. 437
Port-Philipp. 951
Providence. 857

R

Railleuse. 772
Rhône. 105

S

Saïgon-Maru. 472
Saint-John 470

	Pages
Saint-Nicolas	758
Sambre.	846
Samoena (en note).	405
Selmer.	319
Severiano.	104
Shinko-Maru.	478
Sigmaringen.	409
Solaas.	846
Stifinder.	927
Sumatra.	167
Sylvia.	911
T	
Themis.	931
Thrasyvoulos.	432
Tongrier.	75
Trinculo.	334
Turid.	132
U	
Ubier.	446
Ushen.	155
V	
Vénus.	372
Vesla.	33
Vigo.	125
Ville-de-Casablanca (en note).	71
Volturno.	427
Volute.	172
Vulcain.	768
W	
War-Lark.	464
Warrior.	876
Western-Wave.	98
Westland.	105
Whitney.	476
William Taylor.	91
Wimbledon.	817
Woodfield.	440
Y	
Yaye-Maru.	464
Z	
Zelo.	891
Zeno.	39

TABLE BIBLIOGRAPHIQUE

AUDOUIN (E.). — L'assurance contre les risques de guerre et la navigation sans feux ou en convoi pendant la guerre de 1914-1918, pp. 1 et 239.

BISSCHOP (W. R.). — The reception of the Hague Rules, 1921, in the United Kingdom, p. 260.

CHOTEAU (A.). — Bulletin de jurisprudence, p. 948.

DOR (L.). — Les Règles de la Haye 1921. Compte rendu critique de la Conférence de la Haye, p. 701.
— Bulletins de jurisprudence, pp. 46, 80, 125, 132, 358 et 372.

FRANCK (A.). — Bulletin de jurisprudence, p. 897.

GALIBOURG (H.). — Bulletins de jurisprudence, pp. 78 et 774.

GRANDMAISON (H. de). — Bulletins de jurisprudence, pp. 42, 75, 338 et 846.

GRIMAL (V.). — Bulletin de jurisprudence, p. 861.

HAIGHT (Ch. S.). — Rapport sur les Règles de la Haye, 1921, p. 1085.

LEJOINDRE (L.). — Bulletin de jurisprudence, p. 768.

LUREAU (H.). — Bulletin de jurisprudence, p. 792.

MARTIN (G.). — Bulletin de jurisprudence, p. 399.

MONTIER (F.). — Bulletin de jurisprudence, p. 386.

PRODROMIDÈS (M. D.). — Bulletins de jurisprudence, pp. 36 et 57.

RENARD (J.). — Bulletins de jurisprudence, pp. 109, 409 et 864.

RIPERT (G.). — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28-30 juillet 1921), p. 294.
— Bulletins de jurisprudence, pp. 349, 383, 386, 760, 779, 817 et 822.
— Notices bibliographiques, pp. 236, 237 et 1111.

ROUSIERS (P. de). — Les Règles de la Haye et leur mise en application. Le point de vue des armateurs français, p. 683.

SAUVAGE (Fr.). — Bulletins de jurisprudence, pp. 389 et 842.

SMEESTERS (C.). — Bulletins de jurisprudence, pp. 440 et 897.

BIBLIOGRAPHIE

Pages

ANSPACH (L. E. F.) et COUTANCHE (A. M.). — Dictionnaire de Droit et de Termes juridiques anglais, avec de courts Exposés de la Loi anglaise. — Paris, 1920. 682

BONNECASE (J.). — Le Particularisme du Droit commercial maritime. — Bordeaux, 1921 236

CARNEGIE ENDOWMENT FOR INTERNATIONAL PEACE. — Publications relatives à la seconde Conférence de la Haye de 1907. — Oxford, 1921 681

COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE. — Recueil des Lois et Règlements concernant la Marine marchande française. — Paris, 1921 1111

DANJON (D.). — Manuel de Droit maritime. — Paris, 1922 . . 235

GARNER (J. Wildford). — International Law and the World War. — Londres, 1920 1113

OPPENHEIM (L.). — International Law. A treatise (3e édition par Ronald F. ROXBURGH). — Londres, 1920-1921 1112

PROCOS (J. S.). — Les Avaries et leur Règlement dans les Transports maritimes (préface de G. RIPERT). — Paris, 1921 . . 237

L'ÉDITEUR-GÉRANT, F. PICHON, 20 RUE SOUFFLOT, PARIS.

341.05 Pol.Sci.
RE

Tome XXXIII. 1922 3e Livraison.

REVUE INTERNATIONALE
DU
DROIT MARITIME

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
JUN 30 1922

PUBLIÉE PAR

LÉOPOLD DOR

AVEC LE CONCOURS DE MM. :

H. HOLMAN
Avocat au Barreau anglais

G. RIPERT
Professeur à la Faculté de Droit de Paris et à l'Ecole des Sciences Politiques

JOHN M. WOOLSEY
Avocat au Barreau de New-York

RÉDACTEUR EN CHEF
E. LAMOTTE
Avocat, Docteur en droit

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
G. SIESSE
Docteur en droit

BUREAUX DE LA REVUE

PARIS : 39, Rue Scheffer (XVIe) *Téléph.* Passy 30-02
MARSEILLE : 2, Rue Beauvau *Téléph.* 48-23
LONDRES : 1, Lloyd's Avenue E. C. 3 *Téléph.* Avenue 475
NEW-YORK : 27, William Street *Téléph.* Broad 3993
} TELEGR. : REMARINTER

PARIS
LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE
20, RUE SOUFFLOT, 20

LONDRES
STEVENS and Sons
119, Chancery Lane

LA HAYE
BELINFANTE Frères

ROME
BOCCA Frères

BRUXELLES
VAN CAMPENHOUT
22, rue des Paroissiens

PRINCIPAUX COLLABORATEURS DE LA REVUE

Emile Audouin, docteur en droit, secrétaire du Comité des Assureurs maritimes (Paris).
E. Bensa, avocat aux Hautes Cours d'Italie (Gênes).
Fr. Berlingieri, avocat aux Hautes Cours d'Italie, professeur à l'Université et à l'Ecole navale superieure (Gênes).
R. de Bévotte, avocat, docteur en droit (Marseille).
W. R. Bisschop, docteur en droit, avocat au Barreau anglais, secrétaire du Comite de droit maritime de l'International Law Association (Londres).
Henri Boddaert, avocat à la Cour d'Appel (Gand).
J. Bonan, avocat (Casablanca).
Carlo Bruno, ancien Directeur général de la marine marchande (Rome).
C. Bultheel, avocat, ancien bâtonnier (Dunkerque).
Burnouf, avocat (Caen).
Georges Cavrois, avocat, ancien bâtonnier (Dunkerque).
C. A. Cobianchi, avocat aux Hautes Cours d'Italie (Gênes).
Louis Crémieu, avocat, docteur en droit, chargé de cours à la Faculté de droit d'Aix.
Pierre Damas, avocat agréé, docteur en droit (Bordeaux).
D. Danjon, professeur honoraire à la Faculté de droit (Caen).
Francis Delasalle, avocat, docteur en droit (Paris).
Léon Denisse, président du Tribunal civil (Vannes).
Antoine Franck, avocat (Anvers).
Henri Fromageot, jurisconsulte du Ministère des Affaires Etrangères, docteur en droit (Paris).
H. Galibourg, avocat, docteur en droit (Saint-Nazaire).
P. Gaudet de Lestard, avocat, docteur en droit, ancien bâtonnier (La Rochelle).
Charles Gosset, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation, docteur en droit (Paris).
Paul Govare, avocat, docteur en droit, président honoraire de l'Association française du droit maritime, vice-président de l'International Law Association (Paris).
De Grandmaison, avocat, ancien bâtonnier (Le Havre).
Victor Grimal, avocat, docteur en droit (Alger).
Gabriel Guist'hau, avocat, ancien ministre (Paris).
T. A. Haralambidis, avocat, docteur en droit (Constantinople).
Maurice Heirieis, avocat (Marseille).
Paul Houët, directeur général de la Société navale de l'Ouest (Paris).
J. P. Kirlin, avocat au Barreau de New-York.
Emile Lecouturier, avocat (Paris).
René Leray, avocat, docteur en droit (Marseille).
Henri Lureau, docteur en droit (Bordeaux).
Aldo Luzzati, avocat aux Hautes Cours d'Italie, professeur libre de droit maritime à l'Université (Gênes).
Ch. Lyon-Caen, doyen honoraire de la Faculté de droit de Paris, membre de l'Institut, secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences morales et politiques (Paris).
A. Maeterlinck, avocat, ancien bâtonnier (Anvers).
Georges Marais, avocat (Paris).
F. Montjer, avocat agréé, docteur en droit (Rouen).
Benj. Morel, docteur en droit (Dunkerque).
A. Morillot, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation, docteur en droit (Paris).
P. Pichelin, avocat (Nantes).
M. Prodromidès, docteur en droit (Paris)
Jean Renard, avocat, docteur en droit (Marseille).
A. Ricordeau, avocat (Nantes).
C. N. Rovolopoulos, avocat, ancien professeur agrégé à l'Université (Athènes).
R. Sarazy, avocat (Bordeaux).
Francis Sauvage, avocat, docteur en droit (Paris).
Constant Smeesters, avocat, secrétaire général de l'Association belge du droit maritime (Anvers).
Henri Terquem, avocat, docteur en droit (Dunkerque).
P. de Valroger, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation, docteur en droit (Paris).
R. Verneaux, docteur en droit (Paris).
Victor Vial, avocat, docteur en droit, doyen de la Faculté libre de droit (Marseille).
Albert Vin-Vial, avocat, docteur en droit (Marseille).

La Revue paraît tous les deux mois. ABONNEMENT : 100 FR. PAR AN.

Les manuscrits, décisions de jurisprudence et toutes communications relatives à la rédaction de la Revue doivent être adressés au *Directeur de la Revue*, 39, rue Scheffer, PARIS (XVIe).

Tout ce qui concerne les abonnements et l'administration de la Revue doit être adressé à la *Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence*, 20, rue Soufflot, PARIS (Ve).

Il sera rendu compte de tout ouvrage de Droit maritime dont deux exemplaires auront été adressés au *Directeur de la Revue*, 39, rue Scheffer, PARIS (XVIe).

SOMMAIRE :

(1922. — Tome XXXIII, 3e livraison).

DOCTRINE

Les Règles de la Haye et leur mise en application. — Le point de vue des Armateurs français (Paul de Rousiers). 683
Les Règles de la Haye, 1921. — Compte rendu critique de la Conférence de la Haye (Léopold Dor). 701

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE

Pages

Abordage. — Décision du tribunal maritime commercial. Chose jugée (Rennes, 25 avril 1921). 772
— Dommages de guerre. Irresponsabilité de l'Etat (Conseil d'Etat, 8 août 1921). 758
Affrètement. — Voir : *Connaissement.*
Arrimage. — Clause de non-responsabilité. Harter Act (Aix, 20 décembre 1920) 817
— Navires étrangers. Décret du 1er décembre 1893 (Aix, 20 décembre 1920). 817
Assurances maritimes. — Commission administrative. Avis. Sursis à statuer (Paris, 20 juillet 1921). 768
— Compétence Assurance d'Etat contre les risques de guerre (Conseil d'Etat, 23 décembre 1921 ; Paris, 20 juillet 1921). . . . . 760 et 768
— Compétence. Clause attributive. Appel en garantie (Alger, 8 juillet 1921) 861
— Courtier d'assurances maritimes. Responsabilité (Bordeaux, 2 mai 1921). 779
— Fausse déclaration. Fardeau de la preuve. Nullité (art. 348, C. com.). Renonciation tacite (Bordeaux, 6 juin 1921) 792
— Formation du contrat. Arrêté d'assurance (Bordeaux, 2 mai 1921) 779
— Preuve. Police et actes antérieurs (Bordeaux, 6 juin 1921). 792
Clauses de non-responsabilité. — Voir : *Connaissement.*
Compétence. — Voir : *Assurances maritimes* ; — *Immunité de juridiction.*

Pages

Connaissement. — Clause d'exonération. Vol. Loi canadienne (Rennes, 23 juin 1921). 774
— Clause de négligence. Consignataire du navire (Havre, 7 décembre 1921). 846
— Clause de négligence. Faute profitant à l'armateur (Havre, 7 décembre 1921) . . . 846
— Clause de négligence. Harter Act. Arrimage (Aix, 20 décembre 1920). 817
— Clause de négligence. Validité. Portée (Bordeaux, 12 décembre 1921). 801
— Clause de non-responsabilité des manquants. Portée (Rennes, 23 juin 1921) . . . 774
— Connaissement direct. Clause de négligence. Second transporteur (Havre, 7 décembre 1921). 846
— Délivrance. Mention « fret payé d'avance » (Cassation, 2 août 1921). 750
— Signature (défaut de). Griffe (Bordeaux, 12 décembre 1921). 801
Consignataire du navire. — Clauses du connaissement. Application (Havre, 7 décembre 1921). 846
— Manquants. Responsabilité (Rennes, 23 juin 1921) . . . 774
Courtiers. — Voir : *Assurances maritimes.*
Déchargement. — Entrepreneur choisi par l'armateur. Responsabilité (Seine, 23 septembre 1921) 842
Fins de non-recevoir. — Art. 435, C. com. Fin de non-recevoir. Nature juridique. Expertise. Cours du délai (Aix, 20 décembre 1920). . . 817

Pages

Fret. — Connaissement. Mention « fret payé d'avance » (Cassation, 2 août 1921). . . 750
— Mode de paiement. Traite (Cassation, 2 août 1921). . . 750
Gens de mer. — Congédiement Agents du service général. Garçon interprète (Marseille, 27 septembre 1921) 855
— Congédiement. Etats-majors. Elève commissaire (Marseille, 28 décembre 1921). . 857
— Maladie. Sortie de l'hôpital. Droit aux salaires (Nantes, 7 février 1921) 851
Hypothèque maritime. — Parties et navire étrangers. Exequatur (Seine, 23 juin 1921). 840
Immunité de juridiction. — Office suisse des transports extérieurs. Affrètement (Paris, 16 mars 1921). 763
Pilotage. — Franchise. Exceptions locales (Cassation, 22 juin 1921) 748
Procédure. — Sursis à statuer. Commission administrative des assurances. Avis (Paris, 20 juillet 1921). 768
Réquisitions. — Perte du navire. Calcul de l'indemnité (Aix, 13 février 1922). . . . 822
Vol. — Clause d'exonération. Loi canadienne (Rennes, 23 juin 1921) 774
— Livraison sous palan. Vol après déchargement (Seine, 23 septembre 1921) 842

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE

Abordage. — Calcul de l'indemnité (Trib. supérieur hanséatique, 11 octobre 1920 et 17 janvier 1921) 865
Assurances maritimes. — Assurance sur facultés contre les risques de guerre. Capture du navire (Tribunal d'Empire, 5 janvier 1921). . 864
Compétence. — Voir : *Immunité de juridiction.*
Immunité de juridiction. — United States Shipping Board. Abordage (Trib. supérieur hanséatique, 28 février 1921). 868
Prise maritime. — Voir : *Assurances maritimes.*

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE

Abordage. — Pilotage obligatoire. Obligation pour le capitaine et l'équipage d'assister le pilote (Chambre des Lords, 26 novembre 1920). . 880
— Remorquage. Garantie par le remorqué de la faute du remorqueur (Haute-Cour de Justice, 2 décembre 1919). . 884
Voir aussi : *Assistance et sauvetage maritimes* ; — *Assurances maritimes.*
Assistance et sauvetage maritimes. — Abordage de l'épave sauvetée. Droits des sauveteurs contre l'abordeur (Haute-Cour de Justice, 4 novembre 1921). 891
— Remorqueur réquisitionné. Droit de l'Amirauté à une rémunération de sauvetage (Chambre des Lords, 1er juillet 1920). 876
Assurances maritimes. — Navigation sans feux. Abordage. Risque de guerre (Haute-Cour de Justice, 11 et 30 novembre 1921). 894
Pilotage. — Voir : *Abordage.*
Remorquage. — Voir : *Abordage.*
Réquisition. — Voir : *Assistance et sauvetage maritimes.*
Surestaries. — Charte-partie. Clause : « déchargement comme d'usage » (Haute-Cour de Justice, 18 janvier 1921). 887

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BELGE

Affrètement. — Avaries. Preuve du cas fortuit. Navigabilité. Harter Act. Expertise au départ. Portée (Anvers, 14 novembre 1921) 897
Voir aussi : *Connaissement.*

Pages

Clauses de non-responsabilité. — Voir : *Connaissement.*

Commissionnaire expéditeur. — Connaissement. Clauses usuelles d'exonération (Anvers, 12 janvier 1922). . . . 908

Connaissement. — Clause d'exonération. Erreur ou insuffisance de marques. Harter Act. Nullité (Anvers, 24 janvier 1922) 913

— Clause de négligence. Marchandises à quai. Avaries (Anvers, 20 janvier 1922) . . 911

— Clauses usuelles d'exonération. Commissionnaire expéditeur (Anvers, 12 janvier 1922). 908

— Pluralité d'exemplaires. Vendeur. Présentation d'un seul exemplaire (Sentence arbitrale, 14 février 1922). . . . 916

— Reçu « to be transported ». Effet (Anvers, 23 novembre 1921). 905

Livraison. — Prise de livraison tardive. Marchandises à quai. Avaries (Anvers, 20 janvier 1922). 911

Navigabilité. — Voir : *Affrètement.*

Procédure. — Litispendance internationale (Anvers, 23 novembre 1921) 905

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS

Abordage. — Vapeur et voilier. Responsabilité (Cour d'appel, 2e circuit, 18 juillet 1921). 927

Affrètement. — Connaissement. Responsabilité de l'armateur à défaut de l'affréteur (Cour d'appel, 2e circuit, 29 juillet 1921). 931

— Charte-partie. Exception de certains risques. Arrêt de prince (Cour du district sud de New-York, 16 juin 1921). 938

— Charte-partie. Exception de certains risques. Force majeure (Cour d'appel, 2e circuit, 29 juillet 1921) 931

Connaissement. — Inexactitudes. Manquants. Preuve du moins chargé (Cour d'appel, 2e circuit, 15 juin 1921) . . 923

Voir aussi : *Affrètement*; — *Fret.*

Fret. — Connaissement. Fret indiqué payé d'avance. Solde impayé. Responsabilité du réceptionnaire (Cour du district sud de New-York, 27 juin 1921) 942

Privilèges maritimes. — Entrepreneur d'arrimage (Cour d'appel, 2e circuit, 1er juin 1921). 920

Surestaries. — Surestaries au port de chargement. Obligation du réceptionnaire (Cour du district sud de New-York, 27 juin 1921). 942

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ITALIENNE

Affrètement. — Voir : *Connaissement.*

Armateur. — Représentation. Succursale désignée au connaissement (Gênes, 30 décembre 1920). 965

— Signature du connaissement (Gênes, 30 décembre 1920) . 965

Clauses de non-responsabilité. — Voir : *Connaissement.*

Connaissement. — Bénéficiaire. Notification de l'arrivée du navire (Gênes, 30 décembre 1920) 965

— Clause limitative de responsabilité. Marchandise extérieurement reconnaissable. Fret au volume (Cassation de Turin, 8 novembre 1921) . . 958

— Clause de non-responsabilité (dommages terrestres). Interprétation (Gênes, 5 janvier 1920). 969

— Clause de non-responsabilité (vice propre et emballage). Harter Act (Gênes, 5 janvier 1920). 969

— Clause « poids inconnu ». Nombre des colis (Cassation de Turin, 18 février 1921). . 951

— Clause « poids, quantité, marques inconnus ». Ren-

Pages

versement de la preuve (Gênes, 5 janvier 1920) 969
— Clause « quantité inconnue ». Nombre des colis (Cassation de Turin, 8 novembre 1921). 958
— Représentation de l'armateur. Succursale désignée au connaissement (Gênes, 30 décembre 1920). 965
— Transport sur tel navire ou le suivant (Cassation de Turin, 8 novembre 1921) . . . 958
— Signature par l'armateur. Validité (Gênes, 30 décembre 1920) 965

Consignataire du navire. — Consignataire du navire et consignataire de la cargaison. Responsabilité personnelle. Solidarité avec l'armateur (Cassation de Turin, 18 février 1921) 951
— Qualité juridique. Pouvoirs. Instance étrangère à ses fonctions. Recours en cassation. Irrecevabilité (Cassation de Turin, 21 février 1920). . . . 948

Fins de non-recevoir — Cours du délai. Fardeau de la preuve (Gênes, 5 janvier 1920). . 969
— Cours du délai. Transport « sur tel navire ou le suivant » (Cassation de Turin, 8 novembre 1921) 958

DOCUMENTS

Association de droit international. — Compte rendu sténographique de la Conférence de la Haye, 1921, du Comité de Droit maritime (*Maritime Law Committee*) (*suite et fin*) 976
Règles de la Haye, 1921. — Rapport de M. Charles S. Haght. . . . 1085
— Les organisations économiques et les Règles de la Haye, 1921 . . 1093

France, p. 1100 (1). — ADMINISTRATION DE LA MARINE MARCHANDE : loi 31 déc. 1921 (art. 75) ; décr. 31 déc. 1921. *Circonscriptions administratives* : décr. 26 janv. 1922. — ARBITRAGE : arr. 5 déc. 1921. — BREVETS ET DIPLÔMES : décr. 31 déc. 1921 et 10 janv. 1922. — CAISSE DES INVALIDES : loi 31 déc. 1921 (art. 69). — CHARBONS : décr. 30 déc. 1921. — DROITS ET TAXES : Loi 31 déc. 1921 ; décr. 14 déc. 1921 et 7 janvier 1922. *Péages locaux* : lois 31 déc. 1921 (art. 136 (et 13 janv. 1922 ; décr. 19, 22, 26, 28 et 31 déc. 1921, 4 et 13 janv. 1922 ; arr. 21 janv. 1922. — FLOTTE EN GÉRANCE : loi 31 déc. 1921 (art. 75) ; décr. 28 janv. 1922. — FRETS : décr. 30 déc. 1921. — GENS DE MER (voir : Arbitrage ; Brevets ; Caisse des invalides ; Inscription maritime ; Placement). — INSCRIPTION MARITIME : loi 17 déc. 1921. — NAVIGATION INTÉRIEURE : décr. 16 déc. 1921. — NAVIRES : décr. 15 déc. 1921 (*exportation*). (Voir aussi : Flotte en gérance). — PÊCHE : décr. 14 déc. 1921 ; circul. 13 janv. 1922. — PILOTAGE : décr. 10 et 31 déc. 1921. — PLACEMENT : arr. 7 janv. 1922. — POLICE SANITAIRE : décr. 14 déc. 1921. — PORTS : loi 31 déc. 1921 (art. 170) ; décr. 13 déc. 1921 et 10 janv. 1922 ; arr. 7 déc. 1921 (Voir aussi : Droits et taxes, *péages locaux*). — RADIOTÉLÉGRAPHIE : décr. 7 janv. 1922. — VENTES DE NAVIRES : décr. 15 déc. 1921.

(1) Ces documents sont publiés dans l'ordre chronologique.

Bibliographie . . . . . p. 1111

EN VENTE CHEZ LES MÊMES ÉDITEURS :

COLLECTION COMPLÈTE

(sauf le tome XVI épuisé). Trente-deux tomes et les deux tables générales, 1885-1895 et 1895-1905. Prix . 1500 fr.

COLLECTION ÉCONOMIQUE

comprenant les deux tables générales, 1885-1895 et 1895-1905 et les années séparées depuis 1905, soit quatorze volumes. Prix. . . . . 700 fr.

TABLES GÉNÉRALES

des dix premières années de la Revue (1885-1895)

Un fort volume de 1100 pages. Prix. . . . . 75 fr.

SECONDES TABLES GÉNÉRALES (1895-1905)

Un fort volume de 970 pages. Prix. . . . . 75 fr.

L'ÉDITEUR-GÉRANT, F. PICHON, 20, RUE SOUFFLOT, PARIS

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
COMP.L.K21.I76X C001
REVUE INTERNATIONALE DU DROIT MARITIME
33 1922-23
3 0112 072485110